11e Année ⌀ N° 466 — 50 Centimes — 24 Août 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : **Le Grand Prix de Deauville = Les chiens de police**

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout • Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

LES GRANDS PRIX DE JOINVILLE

INNOCENT

le champion de la police anglaise.

Abonnements :
Paris et Départements,, „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA MOTOGODILLE

ou Bté S. G. D. G.

LE CANOTAGE AUTOMOBILE A LA PORTÉE DE TOUS

Se pose et s'enlève à volonté comme un aviron sans toucher aux formes du bateau.

POIDS TOTAL de L'APPAREIL 40 kilos

G. TROUCHE & Cie 206, Boulevard Pereire, PARIS

LA HERNIE

Les Appareils Pneumatiques sans Ressort de **A. CLAVERIE**

sont les Seuls universellement adoptés pour le soulagement et la Guérison de la Hernie et les Déplacements des Organes.

Grâce aux ***Appareils Pneumatiques et sans Ressort*** dont Mr CLAVERIE est le créateur, les ***Hernies***, les ***Efforts***, les ***Descentes***, quels que soient leur volume et leur ancienneté, sont contenus sans gêne et sans souffrances. Imperceptibles et imperméables, ils permettent ***seuls*** l'exercice de toutes les professions et de tous les sports et procurent, dès leur application, un soulagement immédiat.

Le renommé Spécialiste a décrit ses incomparables appareils dans un magistral "***Traité de la Hernie***" qui est envoyé gratuitement et avec discrétion à tous nos lecteurs qui en font la demande à Mr **A. CLAVERIE, 234,** Faubourg Saint-Martin, à PARIS. — *Visites et applications à* **Paris** *tous les jours de 9 h. à 7 h.* Dans les principales villes de France tous les 2 mois (Demander les dates). *Consultations et renseignements gratuits par correspondance.*

RICQLÈS

DIGESTIF Antichlorétique Préserve des ÉPIDÉMIES

RICQLÈS Calme la Soif ASSAINIT L'EAU

RICQLÈS DENTIFRICE ET EAU de TOILETTE Antiseptique

RICQLÈS Seul Véritable ALCOOL DE MENTHE

LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de ***LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.***

Amateurs Photographes

DEMANDEZ LE RÉGLEMENT DU

CONCOURS

organisé par les Cycles et Automobiles

GLADIATOR

A l'occasion des Vacances — Prix magnifiques

Usines "Gladiator" — Pré-Saint-Gervais (Seine)

PLAQUES **GUILLEMINOT** RADIO-BROM ULTRA-RAPIDES

PLAQUES **JOUGLA** PAPIERS

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

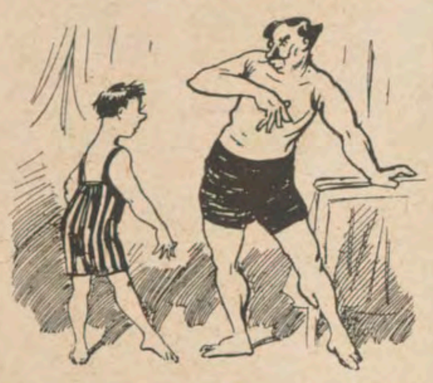
OPINION DES CHAUFFEURS qui les emploient

LES CHAINES RAFER

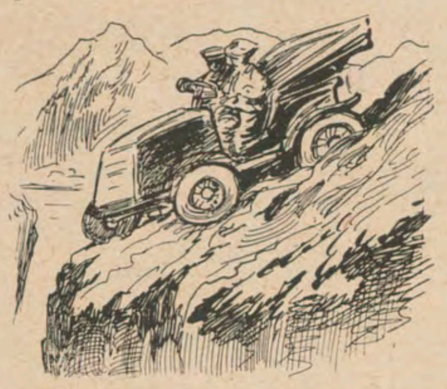
POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

La Semaine Comique, par Henriot.

— Merveilleux, ce dirigeable! et jamais d'avarie, jamais d'accident...
— Oui... nos cuirassés devraient bien demander aux ballons comment ils s'y prennent...



— Mais, papa, ils ne faisaient pas de gymnastique Suédoise, ton père, ton grand-père et tes aïeux...
— Aussi, ils sont tous morts.



— Le chemin est, en effet, très dangereux! mais nous sommes à peu près certains de ne pas nous heurter avec une automoblie venant en sens inverse.

— Sur cette route, où passent tant de chauffeurs, je m'étais installé réparateur de pneus crevés... mais, tout le monde ayant adpoté les « Gaulois », je n'ai plus de travail du tout...

POUR **MAIGRIR**

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

Sans nuire à la santé et sans régime. Amincit la taille, réduit les hanches et le ventre, efface le double menton. Rajeunit les traits et empêche de grossir.

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
SUCCÈS UNIVERSEL
La boîte, 5f. 6 boîtes, 28f.
Phie Vivienne, 16, r. Vivienne, Paris et dans toutes les Pharmacies.

VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets
etc

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne*. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

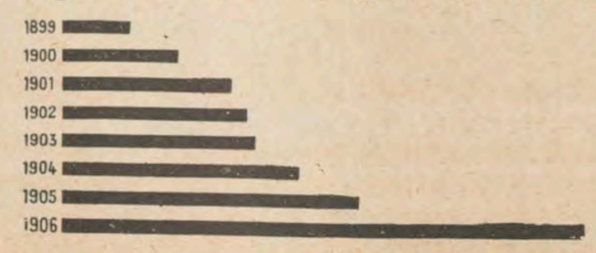
Si la croissance de BIB

(QUOIQUE PAS ESPAGNOL)

tînt du prodige :

1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906

c'est qu'elle suivit naturellement la progression étonnante :



des Ventes annuelles de PNEU-VÉLO MICHELIN

PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir et grossir c vieillir. Prenez donc tous les jours d Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *votre taille restera ou redeviendra sv*

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, P
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CAPSULES
de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les *rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies*, et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Pharcies

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Pharm

Photographie *FEMINA* **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

24 Août 1907 — N° 466
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LE CONCOURS DES CHIENS DE POLICE

Le concours de chiens de police, disputé au Vélodrome d'Hiver et au Vélodrome Buffalo le 15 et le 18 août, a remporté un succès d'autant plus vif que jamais nous n'avions assisté encore à pareil spectacle. Il est difficile de se faire une idée de l'intelligence dont firent preuve les chiens engagés. La victoire revint à Rip, à M. Moriamé, précédant de peu Athos, à M. Van den Auvera. A noter que tous les chiens qualifiés pour les finales étaient de Bruxelles. Notre photographie représente un quadrupède détective, à la poursuite d'un apache, sur le toit d'une maison.

(Voir pages 136 et 137.)

Chauffeurs, attention ! Une Proposition dangereuse

Un projet de loi qui menace les chauffeurs — Le propriétaire responsable — Une caisse alimentée par les automobilistes qui ne profitera à aucun d'entre eux

Sans qu'ils s'en doutent, les chauffeurs sont menacés d'une loi nouvelle, et ce qui est plus grave, d'une loi d'exception. La société d'Etudes législatives, qui a une grande importance, vient de rédiger un projet de loi ; le rapport présenté par M. Ambroise Colin, professeur à la Faculté de droit de Paris, n'est pas tendre pour les automobilistes. Et comme la Société a présenté déjà un grand nombre de projets qui ont inspiré les parlementaires, il se pourrait fort bien que la loi nouvelle tombât, un beau matin, sur la tête de tous les propriétaires de voitures, s'ils ont l'imprudence de ne pas prendre leurs précautions.

Les chauffeurs, j'en suis sûr, sauront, à M. Ambroise Colin, un gré infini du souci qu'il prend de leurs propres intérêts.

Hélas ! le docte professeur de la Faculté n'aime point les automobilistes, il les compare aux seigneurs qui, à la fin du XVIII^e^ siècle, exerçaient leurs droits de chasse sans se préoccuper des paysans et de leurs récoltes. Même abus de richesse, même aveuglement de privilégiés ! s'écrie-t-il. Et c'est là l'argument populaire ; le propriétaire d'automobile est un millionnaire qui parcourt les routes à toute allure et qui coupe les passants en quatre sans plus s'en occuper. C'est absurde et si M. Ambroise Colin voulait venir faire un tour en auto, il verrait que les conducteurs ne cherchent pas du tout à accrocher les voitures de paysans, ni à renverser dans les villages les femmes, les vieillards et les enfants. Bien mieux, je vais lui faire une confidence, c'est que les voitures sont généralement conduites par des professionnels, mécaniciens pas millionnaires du tout et qui sont des prolétaires comme ceux qui vont à pied sur les chemins. Mais passons et admirons M. Ambroise Colin qui affirme que sa réforme est une réforme technique. (Technique est un adjectif dont on se sert beaucoup ces temps-ci pour donner de l'autorité à des sottises.)

La nécessité de cette législation nouvelle se fait sentir parce que, affirme l'honorable rapporteur, les accidents sont, chaque année, plus nombreux et naturellement il cite des chiffres les moyennes. De 19 0/0 en 1902 la moyenne est montée à 23 0/0 en 1906. Il avoue certes que les statistiques démontrent que les automobiles proportionnellement causent moins d'accidents que les voitures à chevaux, mais alors il déclare avec un beau sang-froid que si les automobiles sont plus faciles à mener que les chevaux, il faut que les automobilistes soient dix ou quinze fois plus maladroits ou plus imprudents que les cochers pour rester à une moyenne aussi élevée.

La réponse à cette objection est trop facile. Alors qu'un cheval fait difficilement, par jour, 50 kilomètres, une voiture automobile en fait aisément 250 et si l'on comptait au bout de l'année le nombre de kilomètres parcourus, on arriverait à une constatation bien différente, qui attristerait peut-être cet excellent M. Colin.

Cet argument émis, le rapporteur revient sur cet autre que les propriétaires d'automobiles ne sont pas d'ordinaire des personnes besogneuses, et il s'attriste de voir derrière le propriétaire la compagnie d'assurances. Pour lui, le fait d'écraser un piéton n'existe pas pour le chauffeur, ce qui a de l'importance c'est de payer les frais de l'accident, si la compagnie d'assurances est là, les propriétaires n'auront plus aucun scrupule, et ils écraseront les passants comme des petits pâtés.

Ce qui exaspère M. Colin, — et il a bien raison, — c'est l'accident anonyme. Le chauffeur cause un accident et s'enfuit. Sincèrement, et sans faire la moindre place au sentiment, croyez-vous que ce soit si facile ? Une auto est très facilement reconnaissable, elle ne se transforme pas en quelques secondes ; on ne peut pas la dissimuler facilement, et quand sur un chemin peu fréquenté elle aura provoqué un accident je vous assure, qu'à moins d'un grand hasard, on la retrouvera facilement.

Si l'on se place au point de vue sentimental, on pourra répondre à notre adversaire qu'un chauffeur qui renverse un homme et se sauve est un assassin, et qu'en somme, ce n'est pas parce qu'ils ont des lunettes et des cache-poussière que tous les automobilistes sont des sauvages.

Une loi qui est une chausse-trappe.

A toutes les lignes on sent la haine vivace dont il poursuit les conducteurs. La route et l'automobile n'ont pas été faits l'une pour l'autre, dit-il. — Je voudrais bien savoir pourquoi, — et ce n'est pas l'argument du chemin de fer qui arrivera à me convaincre. « Les automobiles arrivent à l'improviste à des allures de bolides, sur la route commune, les lanternes souvent éteintes la nuit... (çà pour les lanternes, je proteste avec la dernière énergie. Si des gens ont intérêt à y voir clair ce sont les conducteurs, et je m'étonne même de ce que vous ne vous plaigniez pas que les phares vous éblouissent ; quant aux lanternes éteintes parlez-nous des voitures où des paysans dorment, de toutes les charrettes ou chariots rencontrés — et nous nous entendrons.) « L'automobile terrorise enfants et animaux domestiques, — (les poules sont idiotes, est-ce la faute des voitures ? quant aux enfants, si en bicyclette, l'un d'eux sorti d'une porte et traversant la chaussée comme un fou ne vous a jamais fait tomber, c'est que vous êtes un heureux veinard.) « Les automobiles inondent de poussière ceux qu'ils n'ont pas écrasés, — (il en reste !) et disparaissent au tournant de la route avant qu'on ait eu même le temps de ramasser leurs victimes. » — Beau morceau d'éloquence et tableau impressionnant ! les populations terrorisées ramassent les cadavres sur les routes. A la vérité, les chauffeurs se retournent assez souvent et paient assez cher le luxe d'aller vite, mais ils sont les principales victimes de leur virtuosité et n'en déplaise à M. Colin, les victimes se recrutent beaucoup plus parmi les pratiquants que parmi les piétons.

Donc pour conjurer ce terrible mal, l'article premier est ainsi conçu :

Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit au profit de la victime ou de ses représentants à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

Ainsi c'est bien simple, à moins que l'automobiliste prouve à l'aide de témoins que la victime a voulu nettement se suicider, il paiera. M. Colin cite des exemples. Une voiture passe, un cheval a peur, renverse son cavalier qui se tue : l'automobiliste paiera : il avait le tort de monter en auto. C'est très net et c'est aussi extraordinaire que cela.

Si le mécanicien se promène avec des amis et renverse quelqu'un, peu importe que le propriétaire ne soit pour rien dans cette affaire, il paiera, car c'est lui qui est visé : le rapporteur l'avoue. Contrairement au droit commun, la victime n'aura pas à faire la preuve d'une faute commise par le défendeur. C'est celui-ci qui devra prouver non pas qu'il n'a commis aucune faute, mais même que le demandeur en a commis une. Reste à savoir par quel procédé on pouvait arriver à ce résultat. La commission n'a pas hésité à se ranger du côté de la théorie du Risque et le propriétaire devient responsable, *non parce qu'il a commis une faute, mais parce qu'il était propriétaire de la voiture.*

— Nul n'est forcé de circuler sur une automobile, que ceux qui se *haussent* (sic) à ce mode de locomotion somptuaire fassent entrer dans leurs frais généraux, la réparation éventuelle des *ravages* (sic) qui peuvent en résulter. Et pour parer à ce risque perpétuel, M. Colin propose la compagnie d'assurances, mais il réserve pour un second article de sa loi un moyen nouveau dont je parlerai tout à l'heure. Je note simplement au passage qu'il pense que cette charge nouvelle n'empêchera pas les acheteurs de se précipiter chez les marchands. Je note aussi que M. Colin déclare qu'un membre de la commission qu'il ne nomme pas a proposé d'interdire l'assurance, mais que si les éminents juristes ont repoussé ces projets, c'est pour sauvegarder les intérêts des tiers qui pourraient parfaitement tomber sur un chauffeur capable de payer une prime d'assurance mais incapable d'assurer une forte indemnité.

Continuant à analyser l'article 1^er^, le rapporteur en chante les mérites. Je cite :

— Si un cas fortuit s'est produit, si la fatalité a frappé la victime, cela n'en tient pas moins, par un lien de cause à effet, — au fait de l'automobiliste, nonobstant sa complète innocence. S'il ne s'était pas promené en automobile, ce *dérapement* malencontreux qui m'a estropié n'aurait pas eu lieu. Il n'a, certes, pas commis de faute en se promenant sur une route qui venait d'être arrosée, mais moi qui passais à pied j'en ai moins commis encore.

L'automobiliste n'aura pas à prévaloir non plus de la faute légère de sa victime. La victime est parfaitement excusable de ne pas savoir traverser ou de courir sur le milieu de la route sans au juste savoir où elle va.

J'ignore si M. Colin a eu l'occasion de faire du tourisme, mais je l'engage fortement à profiter des vacances pour analyser la mentalité du piéton.

Un fonds de garantie alimenté par les chauffeurs

Je ne parlerai pas de l'article 2 qui assimile le « locataire » de la voiture au propriétaire et j'en viendrai aux articles 3 et 4 qui ont de l'importance :

Art. 3. — *A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, ce paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un fonds spécial de garantie dont elle conserve la gestion.*

Art. 4. — *Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :*

1° Des amendes prononcées en vertu de l'article 6 ;

2° D'une cotisation de cinquante francs versée par tout propriétaire de véhicule automobile lors de la délivrance de récépissé de déclaration ;

3° De centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente dans la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Ainsi, c'est bien simple, nouvelle taxe pour les accidents. Les bons paieront pour les mauvais. C'est la disposition la plus caractéristique de ce projet. Pour M. Colin, la plupart des accidents automobiles sont anonymes ; ainsi pour arriver à ne manquer personne, il frappe tout le monde.

M. Colin, je vous assure que si votre loi était votée, l'accident d'automobile deviendrait plus anonyme que jamais !

Mais vous avez pensé à tout : l'article 6 établit des amendes et l'article 8 édicte des peines.

Entre eux deux, souriant, l'article 7 déclare que les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant de rencontres entre véhicules automobiles. Les chauffeurs sont à part, ils s'arrangeront entre eux !

On pourrait insister et polémiquer plus longtemps. Mais à quoi bon ! Les chauffeurs sont prévenus de la loi qui les menace ; des associations puissantes devraient prendre les devants et s'efforcer d'éviter un cataclysme ; avec une législation aussi ridiculement rigoureuse, le chauffeur qui ne peut pas payer par an dix mille francs d'assurance n'aura que la ressource de laisser sa voiture au garage, où elle ne sera plus frappée que par l'impôt sur le revenu.

Robert Dieudonné.

LACHE EN PLEIN DESERT !

Par PONS

Pons, l'excellent conducteur, qui pilotait un mototri dans le raid de Pékin-Paris a été forcé d'abandonner dans le désert de Gobi. Il raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ses aventures émouvantes.

Pons.

L'excellent conducteur qui a dû abandonner le raid Pékin-Paris par suite de manque d'essence dans le désert de Gobi.

J'AVAIS grande confiance dans l'issue du raid Pékin-Paris. Hélas ! la fatalité s'acharna contre moi. Je dus abandonner dans des circonstances qui me prouvèrent que si l'amitié des hommes est un bienfait des dieux, c'est parce qu'elle est extrêmement rare, et que l'adage « il se faut entr'aider, c'est la loi de nature » n'est pas souvent mis en pratique.

Les concurrents de Pékin - Paris.

De gauche à droite : le prince Borghèse, Cormier, Collignon, Pons, Godard, Foucault, co-équipier de Pons, et Bizac, mécanicien de Cormier.

Le départ de Pékin.

Le départ du raid fut donné à Pékin le 10 juin. Tous les Européens et une foule d'indigènes étaient venus distribuer leurs encouragements aux courageux sportsmen.

Nous étions partis de Pékin, le 10 juin, le cœur plein d'espoir. Tous les conducteurs s'étaient voué une amitié que l'on aurait pu croire sincère. Nous n'avions pas assez de paroles le soir et le matin pour nous jurer que *jamais* nous ne nous lâcherions. Chaque fois que l'un de nous se trouverait en panne, les autres l'attendraient, etc... Mais on ne peut pas tout avoir : nous avions les belles promesses, il ne fallait pas pousser l'exigence jusqu'à demander leur réalisation. L'expérience me le prouva et elle ne se fit pas attendre, puisque c'est le 18 juin que commença, ce que je puis appeler sans exagération, mon calvaire.

A 4 heures du matin, nous étions partis de Ta-Houng-Teou. Me trouvant prêt le premier et possédant un véhicule moins rapide, mes concurrents m'avaient autorisé à partir une demi-heure avant eux. Retardé par les ornières et les flaques de boue assez fréquentes, je n'avançais que lentement, Au bout d'une heure, la route cessant brusquement, je suis forcé de faire 500 m. à travers champs pour retrouver une autre piste du côté des poteaux télégraphiques. Quelques minutes après m'être remis en selle sur la route, les deux de Dion et la Spiker nous passent et prennent une certaine avance. Il était 5 h. 1 2. Arrêtés à plusieurs reprises dans des terrains mous où mon mototri s'enlizait, les roues enfonçant tell ment que mon moteur pénétrait dans la boue, je perdais toujours du chemin et n'avançais qu'au prix de la plus grande difficulté. Il était 9 h. 1/2 lorsque la voiture du prince Borghèse arriva sur nous, juste au moment où nous nous étions arrêtés, en train d'arranger nos bagages qui s'étaient desserrés.

— Qu'avez-vous ? nous dit le prince, puis-je vous être utile ?

— Merci, nous avons fini.

— Entendu.

Et il partit, suivi par nous qui essayions de nous faire distancer le moins possible. A 7 h. 1/2, je constate que nous nous éloignons beaucoup des poteaux. Mais n'ayant vu jusque-là aucune autre

Un passage difficile.

Pour passer les fleuves, il fallait se faire tirer par des coolies, ou, comme la Spiker le fait ici pour traverser le Yang-Ho, conduire comme sur une route.

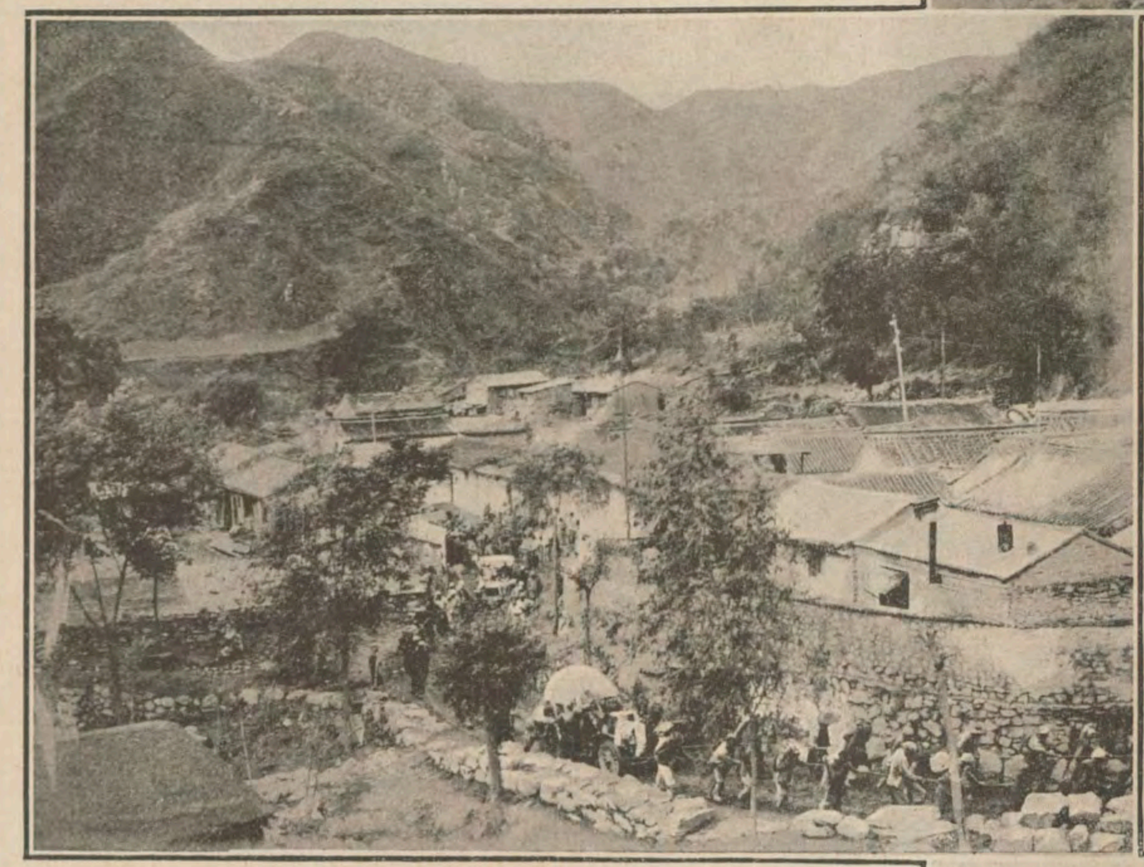
route que celle que nous suivions, route large et assez bonne d'ailleurs, et suivant les traces des antidérapants, je continue sans m'inquiéter, pensant retrouver les poteaux télégraphiques un peu plus loin. Au bout d'une demi-heure, plus de traces sur le sol et nous n'avions rencontré aucun chemin. Je commençais à être très inquiet, car l'essence que je possédais ne me permettait pas de faire un trajet supplémentaire.

Heureusement, je croise des Mongols et après force gestes pour me faire comprendre, j'apprends qu'il n'ont pas rencontré les quatre automobiles. Je prends un papier, dessine du mieux que je peux des poteaux télégraphiques et ils me font signe de couper sur la gauche à travers champs. Après 2 h. 1/2 d'efforts nous retrouvions la route et les traces de nos compagnons. A partir de ce moment, nous ne nous égarons plus et nous marchons à une allure moyenne de 15 kil. environ.

Situation angoissante ! A 2 h. je constate, en faisant le plein, que ma provision d'essence a diminué beaucoup, vu le terrain parcouru en trop et une très longue marche en première, mais Ponghong m'ayant été annoncé à 170 kil, de Ta-hing-Teou et ayant parcouru environ 140 k. sur la bonne route, je ne m'en inquiète pas. A 7 heures du soir, toujours pas de Ponghong à l'horizon et dans mon réservoir à peine 1/2 litre ! A perte de vue, l'immensité de la plaine, pas une tente ! La situation devenait angoissante. Voulant à tout hasard conserver l'essence qui me restait, je pris le parti d'arrêter définitivement à côté d'un campement de Chinois qui nous donnèrent de l'eau, car depuis le matin nous n'avions pris que deux œufs et un peu de thé en guise de déjeuner. L'eau des Chinois était affreuse :

Une descente dangereuse

Une foule de coolies vient au secours des automobiles qui ne pouvaient se diriger dans les passages difficiles de la sortie de Tchatao.



A Tching-lang-Kiao.

C'est dans ce village pittoresque que les concurrents couchèrent le 11 juin. Les chemins étaient impraticables.

c'était de la boue. Mais avec quels délices nous la bûmes, tant la chaleur nous avait altérés. Un biscuit de troupe rassis compléta notre dîner du 18 juin, festin de Lucullus comparé à nos repas des jours suivants. Nous couchâmes sous une tente. Le sommeil nous terrassait, mais malgré cela nous dormions, mon compagnon Foucault et moi chacun à notre tour, afin de héler nos compagnons de route s'ils venaient à passer. Nous pensions que ne nous trouvant pas à l'étape, ils se mettraient à notre recherche. Nous étions campés tout près de la route, la nuit était très claire, l'espoir renaissait en nous.

Rien. Le lendemain, à l'aube, je repars, décidé à user jusqu'à la dernière goutte l'essence qui me restait, certain de rencontrer l'un des quatre concurrents, sinon, d'arriver à Ponghong situé à 20 kilomètres, pensais-je. Au bout d'un quart d'heure plus d'essence, alors nous laissons notre mototri et nous nous mettons en marche. Il était 5 heures. Nous faisions 6 kil. à l'heure. A 11 heures nous n'apercevions encore ni compagnons, ni village. Et la soif nous talonnait, pas d'autre eau que celle trouvée dans une flaque, mélange de boue et d'insectes. Nous la bûmes avec plaisir. Quant à manger, il ne fallait pas y songer, nous n'avions rien. Notre situation devenait de plus en plus critique. Nous décidons alors de retourner à l'endroit où nous avions laissé notre machine et d'attendre là.

Assommés par le soleil, abrutis par la fatigue, tenaillés par la soif et la faim, nous rebroussons chemin et clopin-clopant nous arrivons à 7 heures du soir à notre mototri. Sans manger, sans boire, et pour cause, nous nous allongeons sur le sol. Nous nous étions enveloppés dans nos couvertures, car les nuits sont aussi glaciales que les journées sont chaudes en Mongolie. Et nous nous endormons avec de l'espoir encore, mais un espoir qui faiblissait de plus en plus. Le 20 au matin, rien, toujours rien. Je réfléchis :

— Nous avons fait hier 30 kil. vers Ponghong, et nous n'avons rien aperçu à l'horizon. Nous nous étions donc tous trompés sur la distance. Depuis deux jours, nous avons perdu tout contact avec nos compagnons. Ils ont oublié leurs promesses. Et, pendant ce temps, ils ne se doutent pas que nous sommes seuls perdus dans le désert sans abri et sans vivres. Ils devraient bien comprendre qu'un concurrent qui reste 36 heures sans avoir rejoint, a une avarie grave et la plus élémentaire humanité leur commanderait de venir à notre secours. Que faire ?

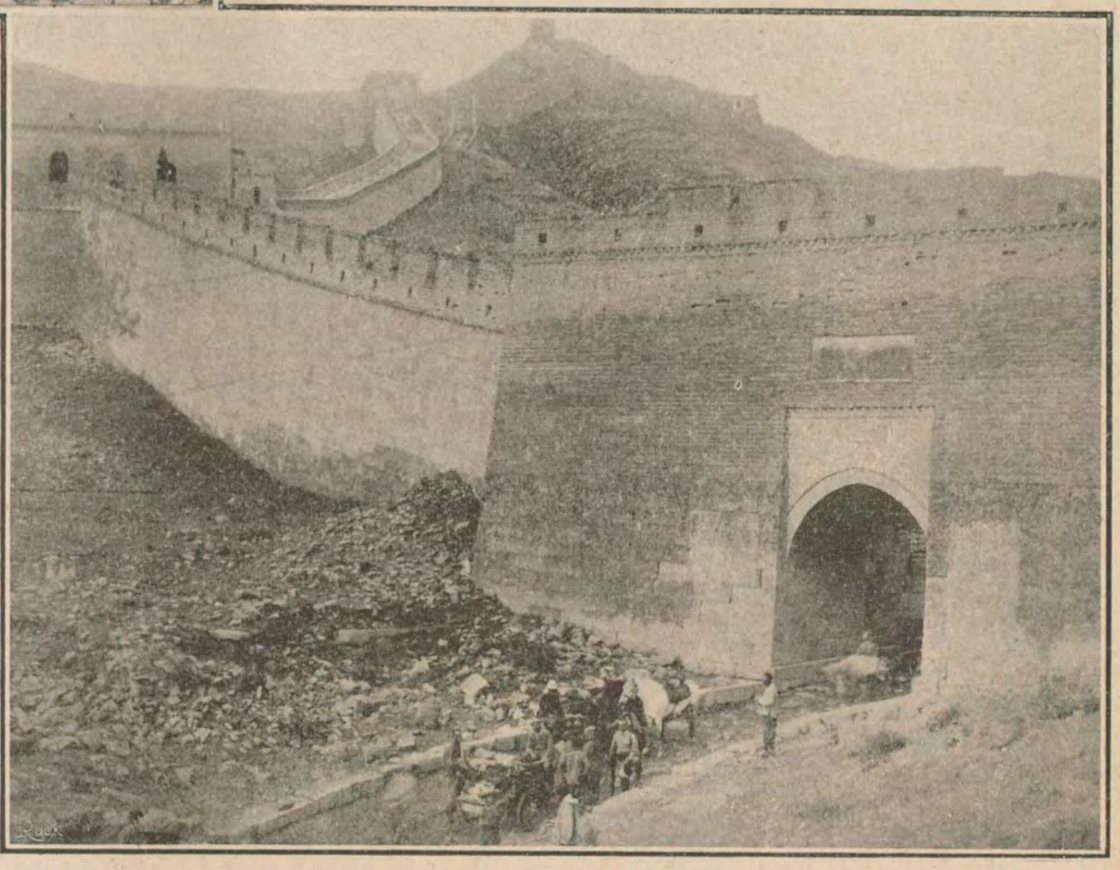
Il fallait cependant prendre un parti. Il était inutile de ratiociner davantage. Personne sur la route, aucun véhicule, pas de chevaux, pas d'hommes ! Que devenir ? On ne peut s'imaginer le sentiment d'isolement et de douleur qui vous saisit en de tels instants.

Nous fîmes quelques kilomètres pour bien nous rendre compte si nous n'apercevions pas à l'horizon un campement Mongol. A ce moment, il nous était indifférent de penser que nous pouvions tomber entre les mains de brigands qui nous maltraiteraient, nous n'avions plus qu'une idée : voir des êtres humains, ne plus nous sentir seuls dans cette immense plaine inculte, sous ce ciel torride qui pesait sur nos têtes comme une calotte de plomb.

Tout à coup, je pousse une exclamation de joie.

— Qu'y a-t-il ? me demande Foucault.

— Regarde là-bas, là-bas. Tu vois ces tentes ?



Pons à la sortie de Patalin.

Patalin est une ville entourée d'ouvrages d'art magnifiques, mais il est impossible de se diriger à travers ses fortifications. Là encore, comme en bien d'autres endroits, il fallait recourir aux coolies. Le détachement coûtait 3.000 francs, remis à un entrepreneur qui payait 25 francs à chaque Chinois pour la durée de l'étape.

LACHÉ EN PLEIN DÉSERT!

PONS CONFIE SON MOTOTRI AUX MONGOLS

Pons, conducteur d'un mototri, dans le raid Pékin-Paris, a subi une panne d'essence dans le désert de Gobi. Ses compagnons ne se sont pas inquiétés de lui et l'ont abandonné à son triste sort. Au bout de deux jours, sans avoir mangé, ni bu, Pons aperçoit enfin des figures humaines. Ce sont des Mongols qui viennent le sauver et lui offrir l'hospitalité. Quand il les quitte, il leur confie son mototri, car il a encore 300 kilomètres à faire à pied, sous le soleil torride, dans le désert, pour arriver jusqu'à Kalgan. Malgré l'état de délabrement physique causé par les privations et l'effrondement moral bien compréhensible chez un Européen perdu dans ces solitudes sauvages, Pons, en excellent reporter, a le courage et la présence d'esprit de prendre un cliché, dernier souvenir de la fidèle machine qui se rouille et se pourrit maintenant au fond du désert de Gobi.

Au loin nous apercevions la blancheur des toiles. C'était un campement. Malgré la fatigue, nous nous mîmes en marche courageusement, poussant notre machine. Nous étions en bas d'une côte de 500 m. environ qui montait à 5 0/0 : il s'agissait d'arriver en haut. Ce fut dur, je vous le garantis, dans l'état de délabrement moral et physique où nous nous trouvions. Cependant, nous parvenons au sommet. Là, des ornières absorbaient les roues de notre machine, et nous luttions âprement pour les sortir de l'enlizement. Cette besogne très pénible avait trahi nos forces et nous n'en pouvions plus. Nous nous reposons un instant. Tout à coup, nous apercevons au loin un cavalier Mongol qui se dirige vers nous bride abattue.

Nous apportait-il l'espérance? était-ce la fin de nos misères ? ou bien était-ce un ennemi ?

En peu de temps, il fut sur nous et, sautant à terre, entrava sa monture. Puis il vint à nous et nous nous rendîmes aussitôt compte qu'il n'avait que des intentions pacifiques à notre égard. C'était un ambassadeur des Mongols. Ils nous avaient aperçus de loin, s'étaient pris de pitié pour nous et nous envoyaient du secours.

J'avoue qu'il est un peu humiliant de constater que l'on reçoit aide et assistance de peuplades sauvages, alors que les gens dits civilisés vous ont odieusement abandonnés dans le désert.

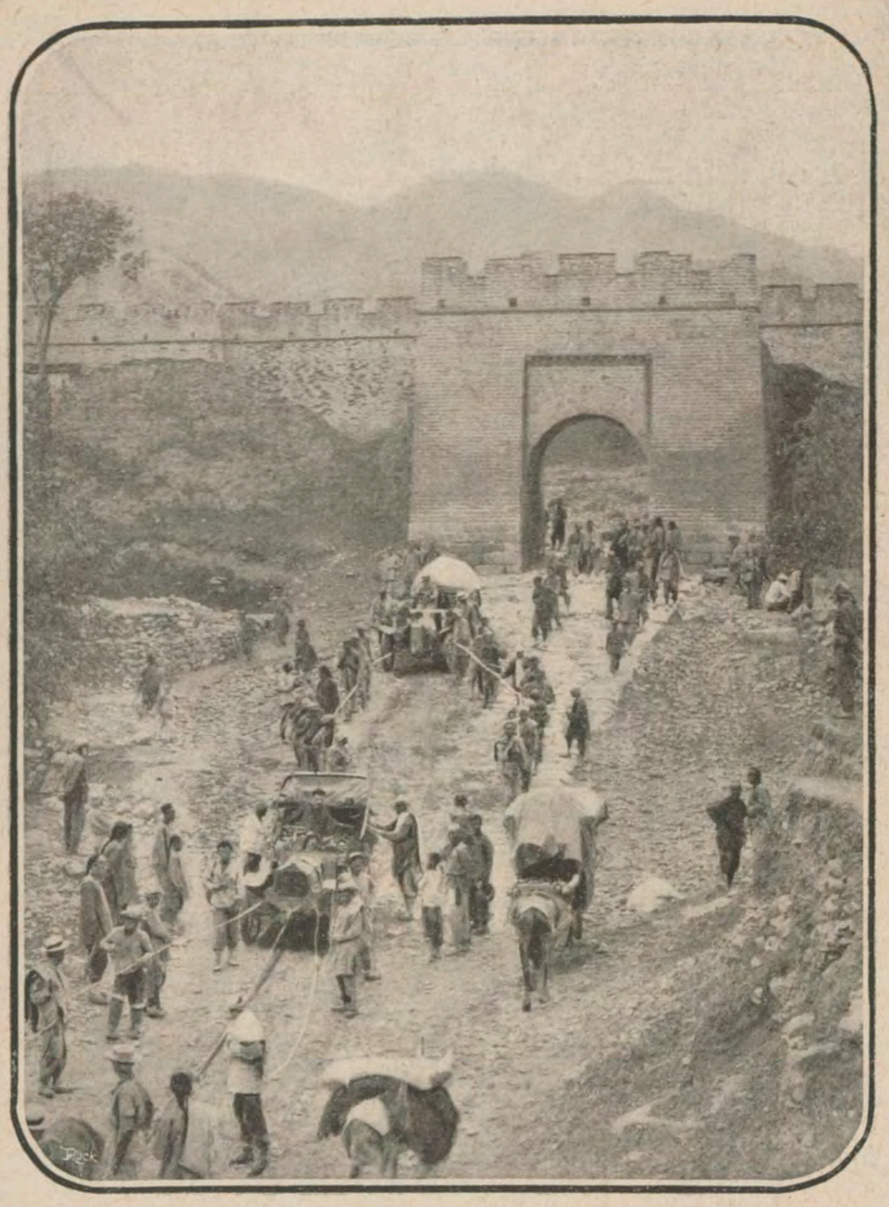
Nous entrâmes en conversation... par signes ; deux jours auparavant, notre bienfaiteur avait vu passer les autres voitures. Je lui fis comprendre par gestes que nous mourions de faim et de soif. Aussitôt, il se saisit d'un de nos bidons remonta à cheval et partit ventre à terre vers les tentes. Quelque temps après il revenait, nous apportant du thé coupé de lait que nous bûmes gloutonnement.

Je lui proposai de lui acheter deux chevaux qui me mèneraient à Pongh, mais il me répondit négativement, m'expliquant que leurs bêtes ne pouvaient s'atteler et qu'elles briseraient tout plutôt que de tirer. Alors, je lui dis que je voulais emmener mon mototri à son campement dans l'espoir qu'une fois là-bas, je déciderais peut-être un de ses compagnons à nous emmener jusqu'au prochain ravitaillement.

Nous nous préparons à partir. Le Mongol me confie son cheval. Il se met à courir vers un troupeau de bœufs qui se trouvait non loin de là, il en prend un, grimpe dessus et l'emmène. Il saisit une corde enroulée autour de lui, en attache un bout aux cornes, l'autre à la machine et se remettant à califourchon sur sa monture qu'il frappait et piquait, pendant que je prenais place sur mon mototri, nous nous dirigeons vers le campement. Foucault nous suit à cheval.

Le retour à Pékin. Nous passâmes la journée avec nos nouveaux amis. Et le lendemain je prends le parti bien pénible d'abandonner mon mototri et de retourner à Kalgan pour, de là, regagner Pékin. Je songeais alors aux sacrifices énormes faits par ma maison pour arriver jusque-là, à tout ce qu'avait coûté d'argent et de peine l'établissement de cette machine, et tout cela réduit à néant par le manque de camaraderie de mes compagnons de route.

Tout notre matériel, pièces de rechange, campement, devait rester chez nos sauveurs avec la machine. Il était impossible d'emporter quoi que ce soit avec nous puisque nous devions faire le trajet à pied. J'expliquai aux Mongols que je reviendrais dans quelques jours et que je leur confiis mona mototri. Les braves gens doivent e attendr encore et s'imaginer que nous sommes morts.



Sortie de Tchatao.

Toutes les villes Chinoises possèdent de splendides fortifications, mais pour y pénétrer les routes sont impraticables.

Entre Tchatao et Kimingsi.

D'après cette photographie, on se rend compte des terribles difficultés que les concurrents ont eu à surmonter pour se faire un passage à travers les chemins où un homme à cheval avait déjà peine à passer.

Il était 6 heures quand nous nous mîmes en route. Nos provisions se composaient de biscuits de troupe et de thé. Nous marchions assez vite, car nous désirions arriver au plus tôt à Kalgan, situé à 300 kilomètres. L'après-midi, nous apercevons une caravane de chameaux. Je m'adresse aux Mongols qui la conduisaient. Ils commencent par nous offrir du thé. Ils me font comprendre qu'ils vont à Kalgan. Je demande s'ils peuvent nous transporter à dos de chameau. Ils me montrent que les bêtes sont chargées et fatiguées et que c'est bien difficile. Je sors une fois de plus mes deux billets d'un rouble et je leur explique que je voudrais savoir combien ils en veulent encore, que je n'en ai plus, mais que dès l'arrivée je leur en donnerai. Le chef ramasse trente pierres et me les compte : il lui fallait 30 roubles. Marché conclu, payable à Kalgan.

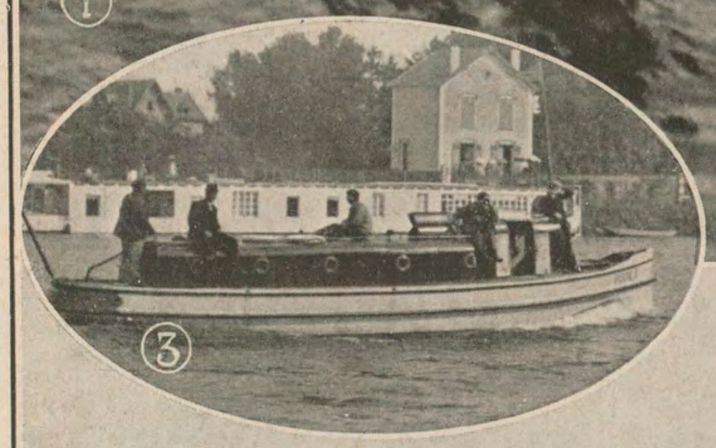
Le cinquième jour de marche, pensant n'être plus qu'à 30 kilomètres de Kalgan, nous lâchons la caravane le matin à 8 heures, malgré les conseils des Chinois et des Mongols qui nous firent comprendre que c'était très loin, que nous étions déjà très fatigués et qu'il était imprudent de nous aventurer seuls. Mais rien n'y fait. Nous les quittons en leur donnant rendez-vous à la banque Russo-Chinoise. A 6 heures le soir, nous nous y trouvions.

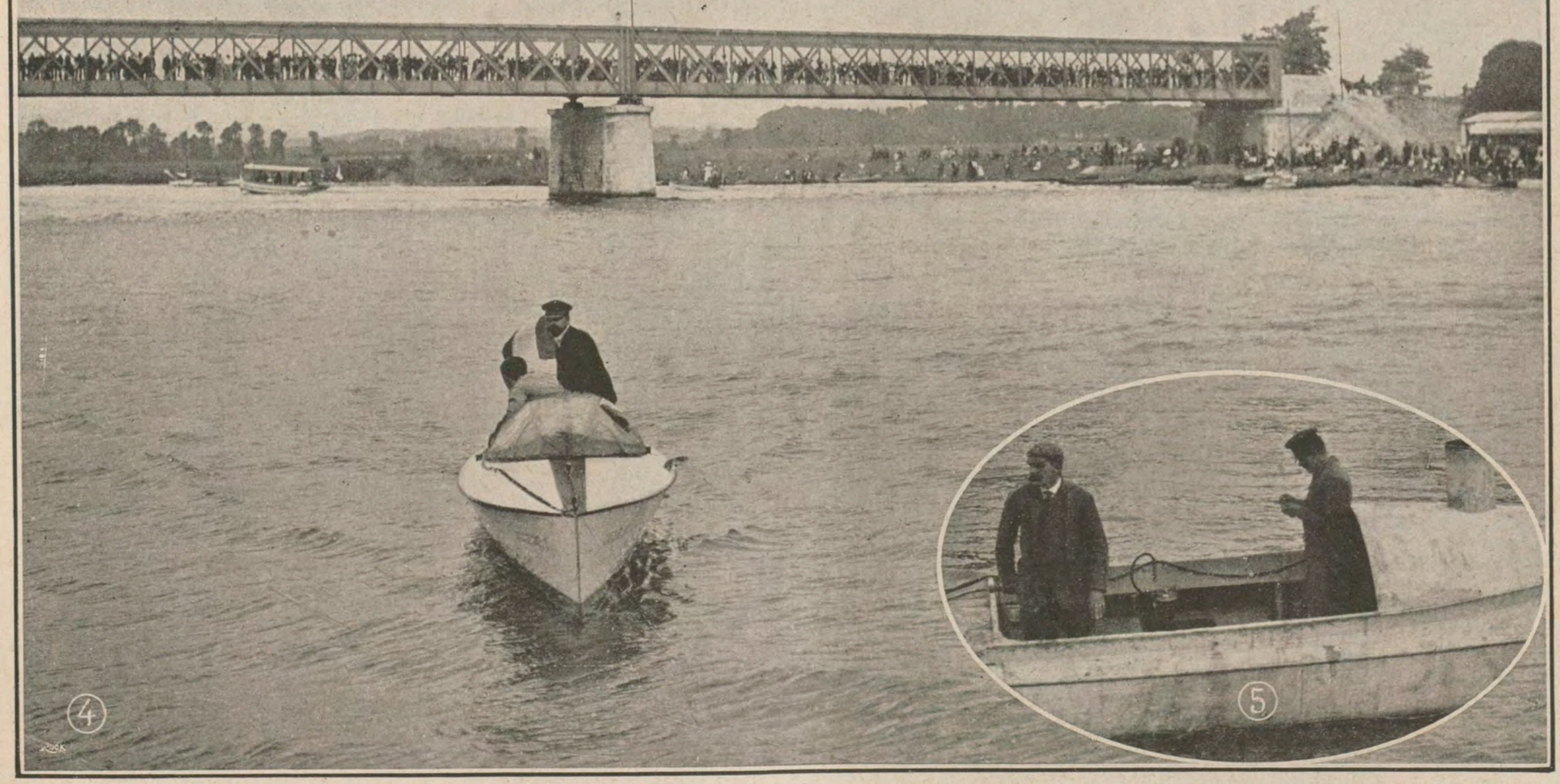
M. Dorliac, l'aimable directeur de la Banque Russo-Chinoise à Kalgan nous accueillit avec la plus franche cordialité et nous offrit l'hospitalité chez lui. Il nous apprit que le gouvernement chinois, ayant reçu un télégramme de Cormier, lui annonçant que nous étions égarés, avait envoyé un détachement de soldats à notre recherche. Nous ne les avons jamais vus...

Mais c'est déjà de l'histoire ancienne, on acclame ceux qui terminent le raid et on m'a déjà oublié. PONS.

LE MEETING DE JUVISY

1.21





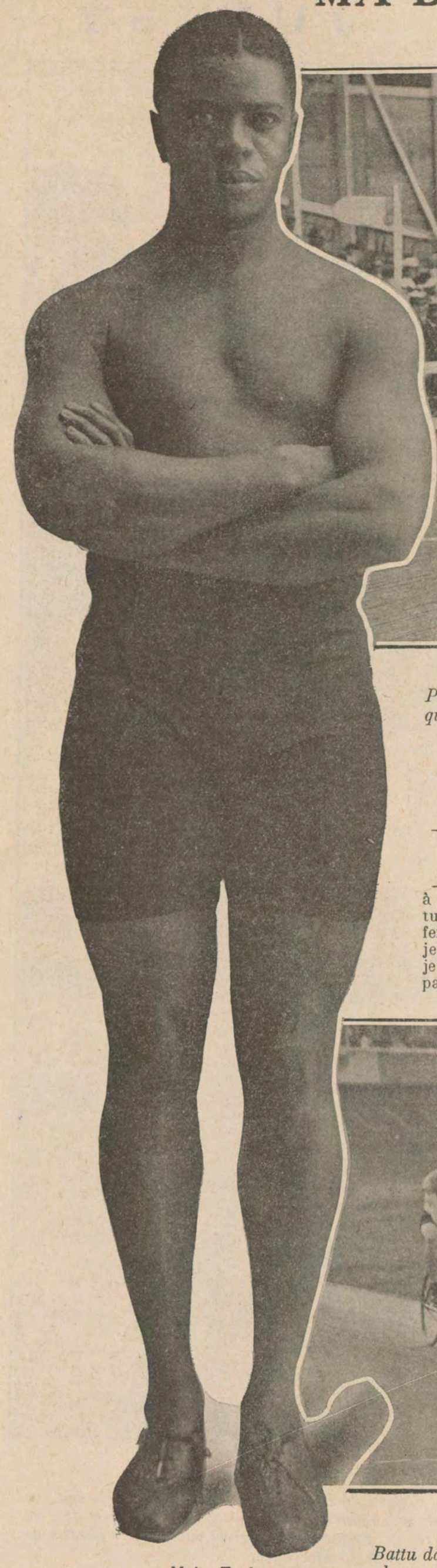
LA LORRAINE II ET PÉRIGNON TRIOMPHENT EN HAUTE-SEINE

1. La Lorraine II *à M. Pérignon a triomphé successivement comme cruiser et comme racer, gagnant la coupe de Juvisy et l'épreuve du mille en 2 m. 59 s. 1/5, le kil. en 1. m. 29 s. — 2. Notre collaborateur Dieudonné débutait à Juvisy dans les fonctions de starter nautique dont il s'est fort bien acquitté. — 3. Le* Pilote I, *vedette à pétrole lampant. — 4.* Jacqueline I *à M. Boudreaux, gagnant de la 2e série des cruisers passe sous le pont du chemin de fer. — 5. Notre confrère Jacques Miral à la barre du* Mercédès.

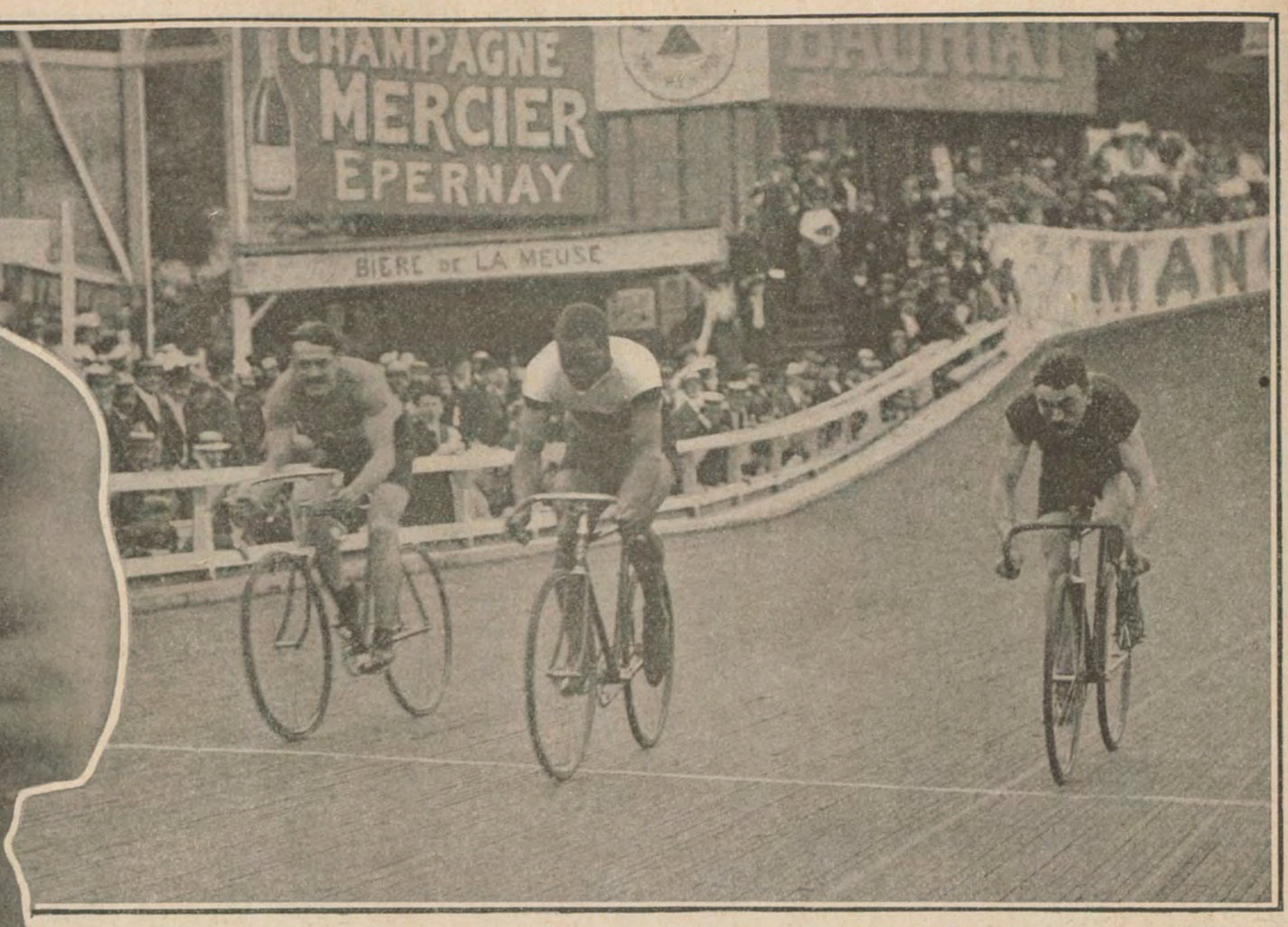
Le meeting de dimanche dernier a été un succès complet pour le Cercle des Sports de la Haute-Seine et pour MM. Fayaud et Brébant les si dévoués organisateurs, et en même temps l'occasion de nouvelles victoires pour Pérignon et son superbe cruiser la *Lorraine II*.

MA DERNIÈRE SAISON DE COURSE

par MAJOR TAYLOR



Major Taylor
Le champion noir possède l'un des plus beaux corps d'athlète



Le Match de l'Assomption.

Parti en tête dans la première manche, le nègre a resisté admirablement au déboulé de Friol qu'il battait nettement; Poulain qui s'était faufilé à la corde enlevait la seconde place de justesse.

Major Taylor écrit pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ce que fut sa dernière saison en Europe — Il donne son opinion sur les hommes qu'il a rencontrés et remercie les Français du bon accueil qu'ils lui firent

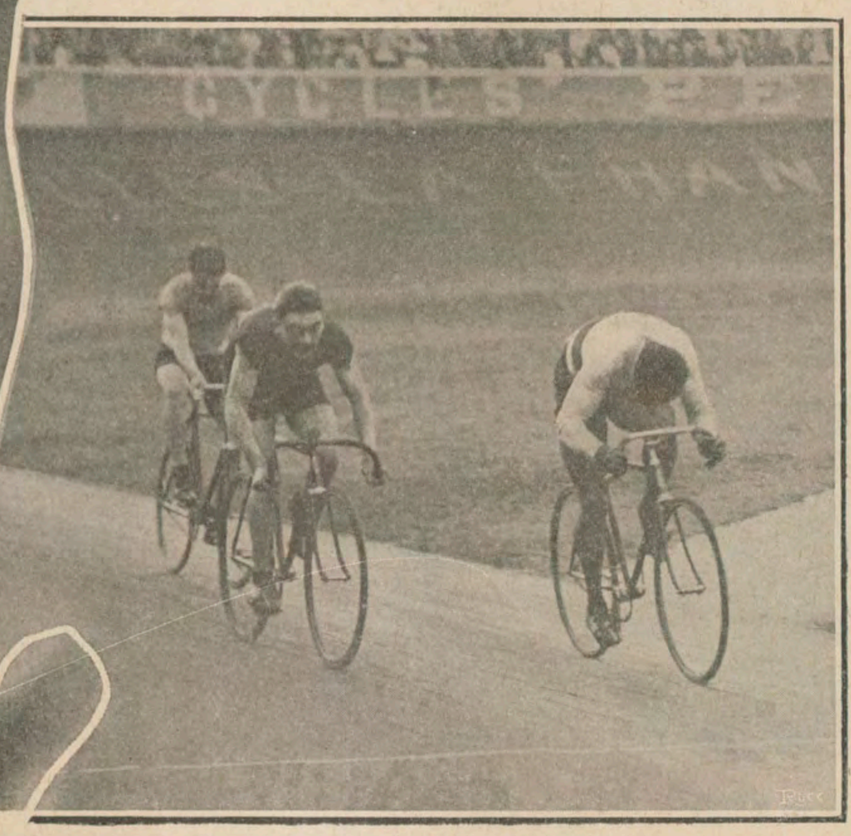
Formellement décidé depuis trois ans à ne plus courir, il a fallu toute l'admirable énergie de mon ami Coquelle pour me décider à me remettre en piste. Et ce n'était pas sans appréhension! Depuis trois ans, si je peux ainsi m'exprimer, je faisais du lard et quand je me regardais dans une glace, je pensais : « Mon pauvre Major, tu auras bien du mal à retrouver tes muscles de jadis. Cette souplesse qu'on appréciait, tu l'as perdue, et pendant que tu restais tranquillement à Worcester à regarder grandir ta fille, tes rivaux de jadis s'occupaient ferme et maintenaient leurs corps en condition... Quand je suis débarqué à Paris, il faut l'avouer. je n'avais pas la belle conviction ; cependant je me suis mis en piste en songeant qu'après tout, je n'étais pas si vieux et si usé, et qu'en somme, avec un peu de travail et beaucoup de sérieux, je parviendrais peut-être à n'être pas tout à fait « toquard » comme on dit au quartier des coureurs.

Je n'avais pas deux jours d'entraînement qu'un incident sans grande importance me mit dans une terrible colère ; quelques journalistes sportifs pour m'avoir vu gros et lourd, firent imprimer que j'étais complètement fini et l'un d'eux même affirma qu'il rechausserait ses souliers à pointe de vieux coureur à pied, si je parvenais à retrouver une parcelle de mon ancienne forme.

Aujourd'hui, j'avoue que je suis assez curieux de savoir si le journaliste tiendra sa parole et reprendra sa carrière d'athlète. Cependant, je lui dois une fière reconnaissance, car c'est beaucoup grâce à lui que j'ai mis tant d'entêtement à retrouver ma vitesse. Et ce ne fut pas sans mal! d'ailleurs je tiens à le confesser dès maintenant, je suis loin d'avancer comme il y a trois ans : mon repos m'a allourdi et je suis persuadé que l'an prochain, si par miracle je changeais d'avis, la forme viendrait plus vite et serait plus parfaite.

Et puis quel vilain été nous avons eu ! à mon arrivée, je suis resté près de trois semaines sans pouvoir m'entraîner sérieusement à cause du mauvais temps! Et depuis il n'a pas fait vraiment chaud ! et la chaleur m'est indispensable : par le froid, je ne suis pas l'ombre de moi-même, je grelotte, je n'ai aucune souplesse et je souffre vraiment. Depuis que le soleil brille un peu, j'ai fait plus de progrès qu'en deux mois d'inutile entraînement.

Mon contrat pour l'Europe finissait fin juin. Mais à cette époque, je n'avais pas remporté la moindre victoire. Partir



La troisième manche

Battu dans la seconde manche par Friol qui avait pu placer son démarrage Major Taylor dans la troisième prenait une revanche éclatante et réglait de nouveau ses deux rivaux.

sur un tel échec, c'eût été vraiment trop sot. J'ai d'excellents amis en Amérique qui se seraient manifestement réjouis de ces défaites successives. Cette raison, et aussi les articles injustes parus à mon arrivée, me décidèrent à prolonger mon séjour et à ne retourner à Worcester que quand j'aurai pris d'éclatantes revanches. Aujourd'hui que j'ai battu régulièrement les meilleurs hommes d'Europe, je peux refaire ma malle et retourner là-bas : on ne se moquera pas du nègre à son arrivée.

Maintenant, s'il faut dire quels sont les meilleurs hommes que j'ai rencontrés ici, c'est incontestablement Friol et Poulain. Friol, lorsqu'il peut vous surprendre au démarrage, est matériellement imbattable, il est beaucoup trop vite pour qu'on puisse avoir la prétention de lui reprendre les deux ou trois longueurs qu'il a prises; on dit qu'il manque de tactique, ce n'est pas tout à fait exact, il n'en a qu'une, mais qui lui réussit admirablement. Quant à Poulain, il est plus habile que Friol, sans doute, et je crois même que dans une course sans aucune surprise, il battrait le champion du monde; c'est une opinion que j'ai, je la donne pour ce qu'elle vaut, Mais ce qui me fait dire cela, c'est que Friol bat toujours ses adversaires de loin quand il triomphe, alors que dans une course très disputée jusqu'au poteau, Poulain finit toujours par arracher le quart de roue qui lui fait précéder son rival. En tous cas, ces deux hommes se valent et sont excellents. Mais valent-ils les coureurs d'il y a trois ans? Je ne le crois pas. Des hommes comme Ellegaard — l'Ellegard de jadis — Momo, Morin, Tommaselli, Willy Arend, Harry Meyers étaient meilleurs que les hommes actuels; ceci, pour moi, ne fait pas l'ombre d'un doute.

Entre tous les coureurs que j'ai rencontrés, il faut faire une place tout à fait à part à Jacquelin. Croyez bien que c'est là l'un des hommes les plus extraordinaires du sport cycliste. Il a été sans égal et, en pleine forme, c'était incontestablement le meilleur sprinter du monde, Il ne faut pas parler du Jacquelin d'aujourd'hui, il est trop vieux et, du reste, ne s'entraîne plus sérieusement, mais jadis, le Jacquelin des grands jours était imbattable, ou presque. On parle du démarrage de Friol; évidemment, il démarre assez vite aujourd'hui pour me battre, mais qu'est son démarrage à côté de celui de Jacquelin! Friol est d'ailleurs d'un modèle infiniment plus léger que son aîné et jamais il n'aura cette puissance qui permettait à celui-ci de pousser une multiplication formidable.

S'il me fallait comparer la classe des coureurs européens et la classe des coureurs d'Amérique, je donnerais l'avantage aux coureurs européens. Poulain et Friol ont battu assez souvent Kramer, l'an dernier, pour que je sois sûr de ce que j'avance et ces coureurs étaient plutôt moins bons que cette année. Il y a bien la victoire du Grand Prix de Paris, mais elle n'est pas décisive et elle fut si disputée, que beaucoup prétendirent que Kramer avait été battu ou par Friol ou par Poulain.

Celui qui fut incontestablement le meilleur homme d'Amérique fut Fenn, mais lui non plus n'était pas sérieux : il avait de ses parents une certaine fortune et ne s'entraînait qu'irrégulièrement. Il ne fut vraiment lui-même qu'au moment du Championnat d'Amérique et le match que je disputais contre lui fut certainement le plus dur de ma déjà longue carrière de sprinter.

Maintenant je vais repartir dans mon pays, je vais retrouver mon foyer, ma petite maison ; on a dit que j'étais riche ; hélas non! j'ai quelques sous pour vivre tranquillement entre ma femme et ma petite Sydney qui est déjà presqu'une grande fille.

Je vais retourner chez moi et quand je songerai aux bonnes heures vécues en Europe, j'oublierai même les journalistes injustes qui n'ont pas eu confiance en moi cette année, pour ne me rappeler que les encouragements et les éloges que l'on m'a prodigués, et je raconterai à ma petite fille que bien loin, là-bas, à Paris, il y a de bons amis qui ont été si gentils pour son papa, à l'époque où il tournait en piste sur un vélocipède... Et Sydney pour cela aimera les Français.

Fini le vélodrome, merci encore à tous et, puisque c'est une expression très à la mode chez vous: Bonsoir, messieurs!

Major Taylor

Sous la garde de Bocquet

Les grands champions ne sont pas toujours exacts. Accompagné du vigilant gardien de Buffalo, Taylor se rend sur la piste où l'attendent ses deux adversaires.

Avant l'épreuve.

Poulain qui a battu Taylor au mois de mai ne disposera plus si facilement du nègre. La chaleur et le travail lui ont fait retrouver une forme qu'il ne possédait pas lors de sa défaite par le crack de Saint-Nazaire.

Major Taylor de dos

On peut se rendre compte de la merveilleuse musculature du coureur. C'est l'athlète-type du sport cycliste.

LE CONCOURS INTERNATIO

Le second, Athos.

Athos, 3 ans, chien de berger, à poils longs noirs, appartenant à M. Van den Auvera, agent de police judiciaire, à Bruxelles, second du Championnat.

Le vainqueur Rip.

Rip, 2 ans, chien de berger, à M. Moriamé, s'est assuré une avance de 11 points sur Athos se classant ainsi premier dans la finale.

La défense du maître.

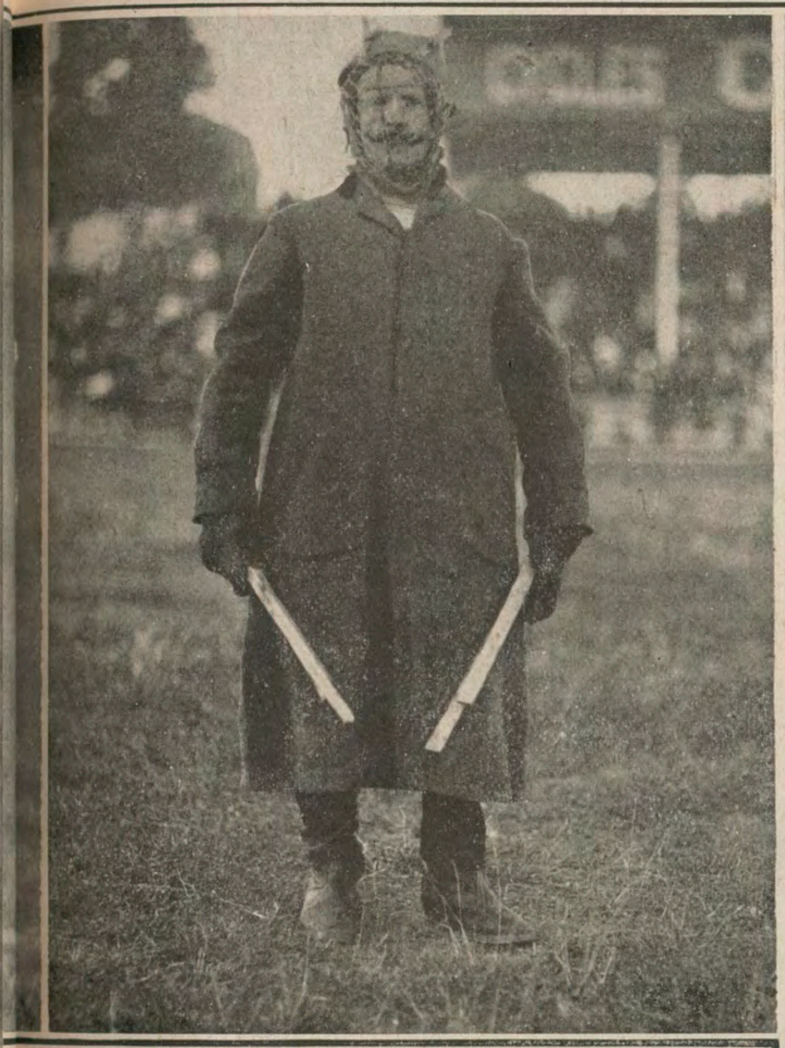
Le maître est attaqué par un apache. Aussitôt, son chien se précipite sur l'agresseur et, ainsi que le prouve la photographie, il maintient sa proie de façon solide.

Le saut de la

Les chiens de police peuvent être appelés à faire des sauts difficiles... plusieurs excellèrent, franchiss...

Un très curieux concours de chiens de police s'est déroulé les 15 et 18 août. Ces intelligents animaux devaient maintenir en respect ...

NAL DE CHIENS DE POLICE



L'utile précaution.

Ce sportsman est cuirassé contre l'attaque libre des chiens sans muselière.

rre.

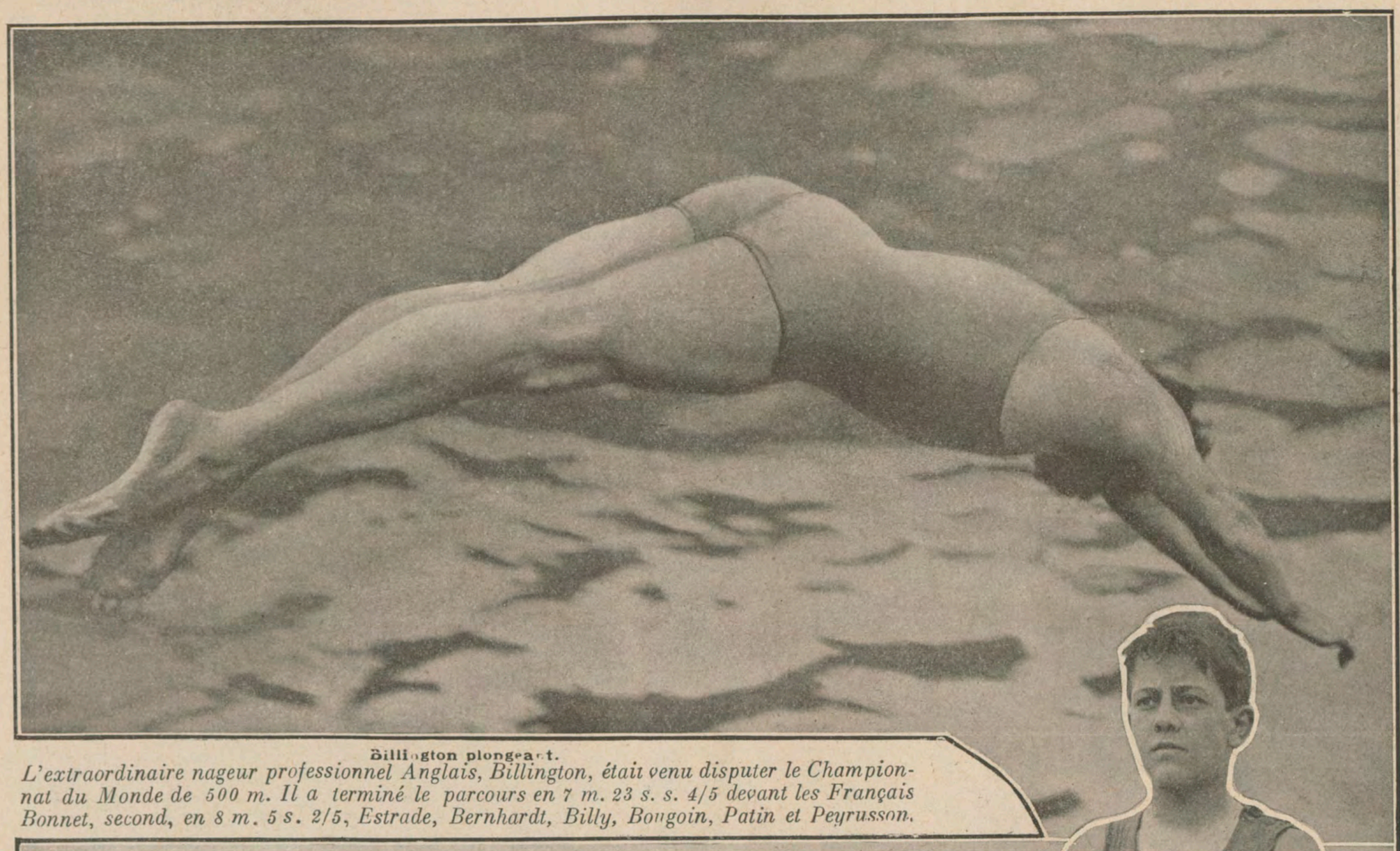
aussi une épreuve de ce genre leur était-elle réservée où nt plus de 1 m. 20.

Escalade de la palissade à 2 m. 60.

Une palissade lisse et verticale devait être passée par les concurrents. Le 15 août, Rip avait réussi à la franchir à 2 m. 60, alors qu'Athos ne pouvait mieux faire que 2 m. 50.

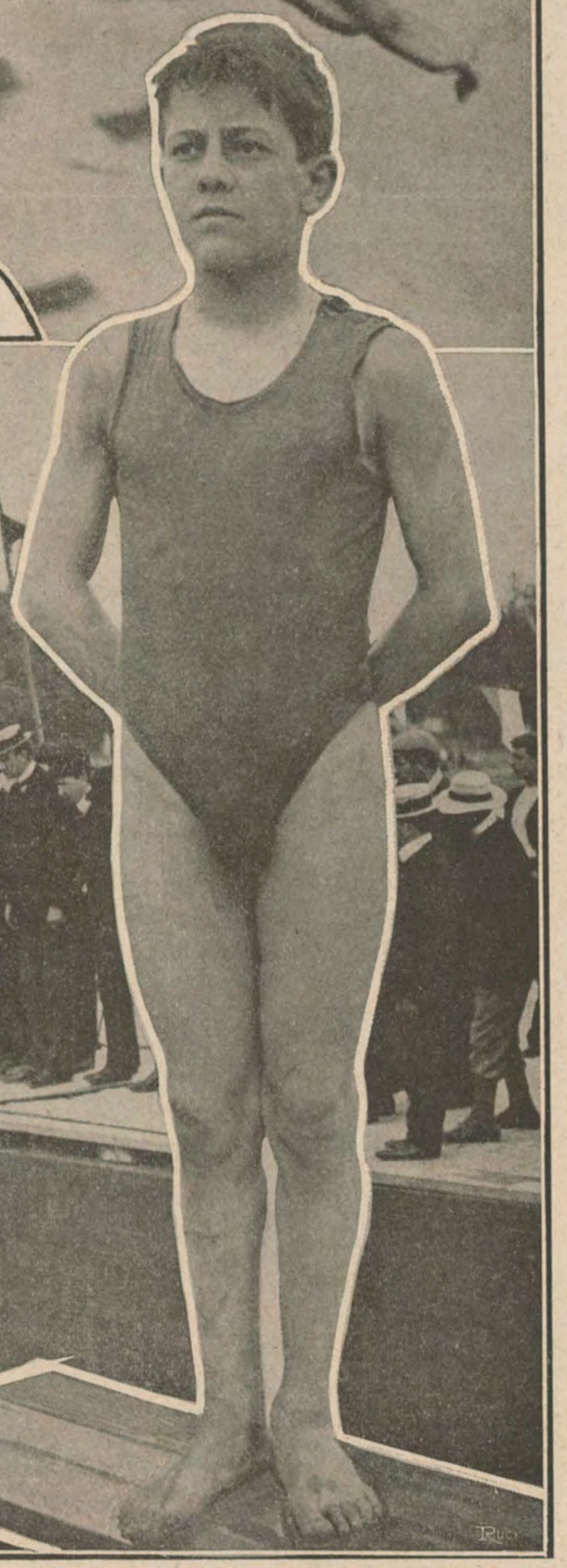
s malfaiteurs, escalader des murs et des palissades, trouver des objets cachés, etc. Tous les concurrents classés furent des chiens belges.

Les Championnats du Monde de Natation



Billington plongeant.

L'extraordinaire nageur professionnel Anglais, Billington, était venu disputer le Championnat du Monde de 500 m. Il a terminé le parcours en 7 m. 23 s. s. 4/5 devant les Français Bonnet, second, en 8 m. 5 s. 2/5, Estrade, Bernhardt, Billy, Bougoin, Patin et Peyrusson.



Delbord.

Le jeune nageur de La Loutre a gagné brillamment le Concours de plongeons avec 77 points 1/4.

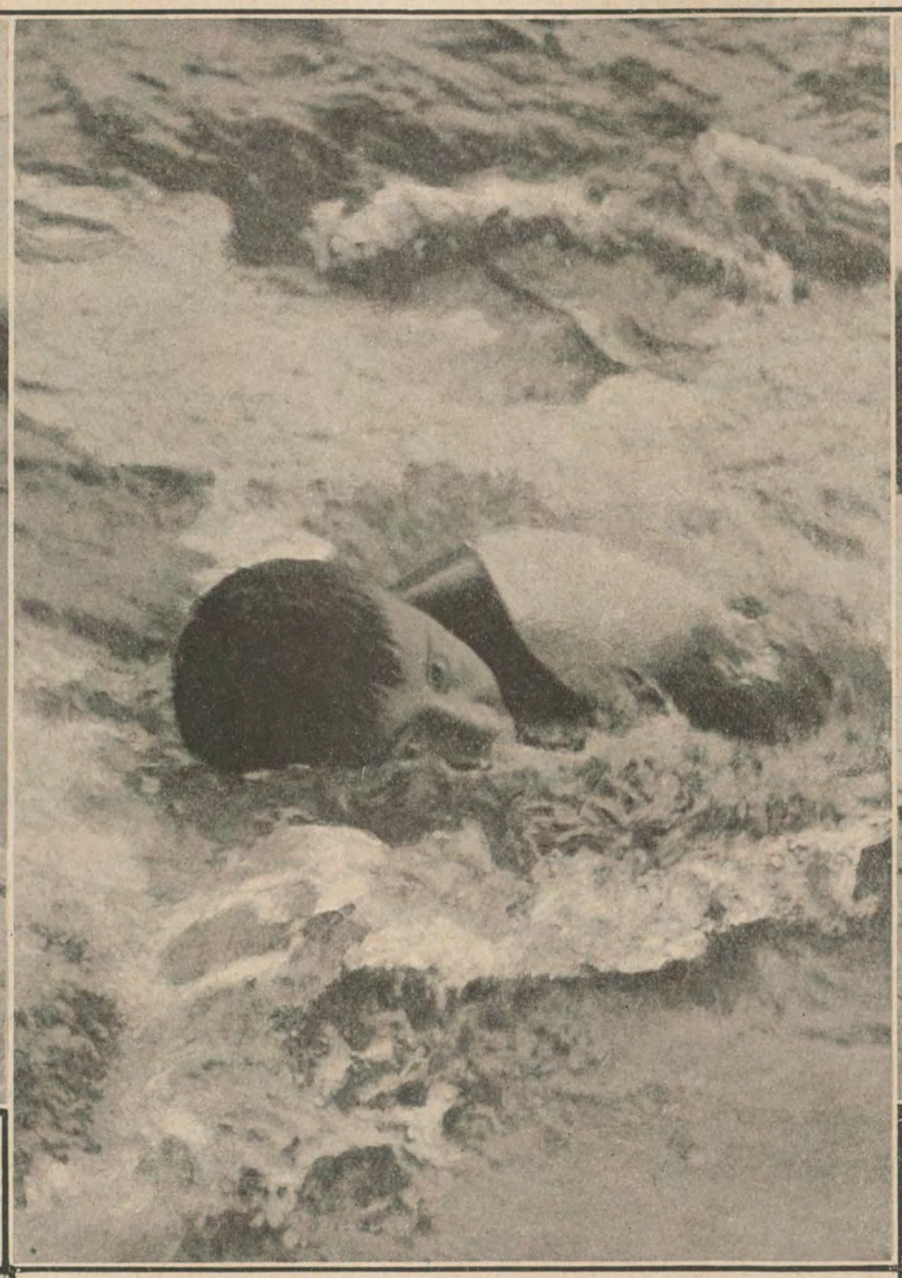
Le départ du Championnat du Monde de 500 mètres.

Sept Français étaient opposés à Billington dans cette épreuve. Le nombre n'émut pas le fameux Anglais qui se contenta de suivre Bonnet pendant les 125 premiers mètres. Ce n'est qu'à partir de ce moment que Billington commença à se détacher et qu'il prit une avance que sa courtoisie empêcha d'être plus forte.

Tratakover, Billington, Nicolaï, Otto Scheff, Innocent, etc., toutes les célébrités de la natation, en un mot, ont disputé à Joinville-le-Pont les 14, 15 et 18 août des épreuves qui ont prouvé que, si nos représentants avaient encore à travailler beaucoup pour lutter avec eux à armes égales, ils avaient, tout au moins, fait d'énormes progrès.

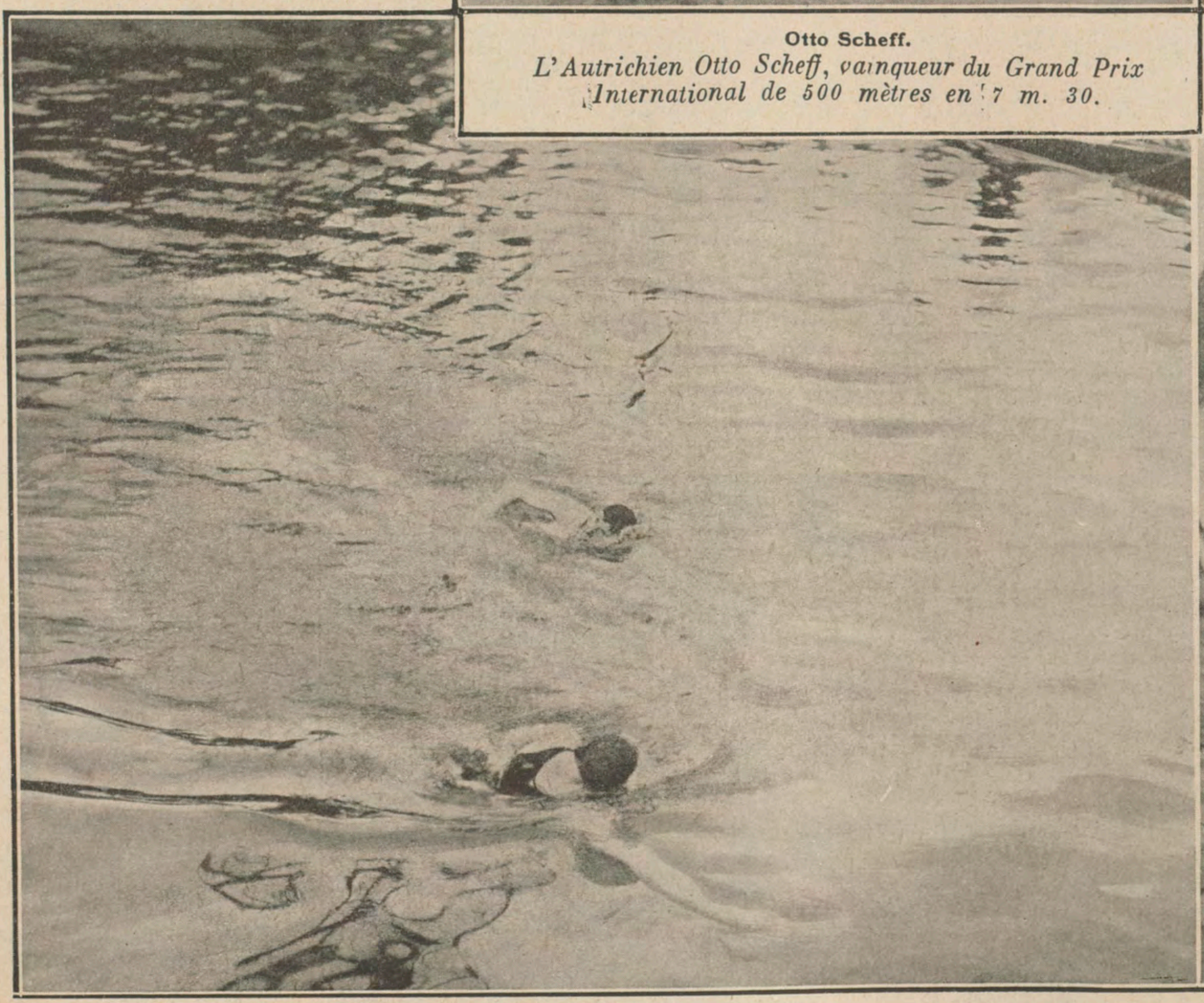
Les Grands Prix de Joinville

Villin.
Villin, du 67e d'infanterie, gagnant du Prix de France, course militaire de 200 m. en 3. m. 23 s. 3/5.



Otto Scheff.
L'Autrichien Otto Scheff, vainqueur du Grand Prix International de 500 mètres en 7 m. 30.

Pignol qui a accompli l'extraordinaire performance de plonger en tenue de campagne.



L'Arrivée du Prix de France.
Le Prix de France, réservé aux militaires, est revenu après une course très disputée à Villin, du 67e d'infanterie, en 3 m. 23 s. 2/5 devant Vidaline, second, Lottin, troisième, et le pompier Peutat, quatrième.

Hovemann.
Hovemann, vainqueur en 1 m. 21 s. 4/5 du 100 mètres scratch réservé aux nageurs de deuxième catégorie.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Le ballon dirigeable, construit sur les plans de l'aéronaute américain Benchey, a été inauguré récemment à Philadelphie. Il a donné toute satisfaction.

REGRETTABLE ABSTENTION

Un homme est arrivé à Paris l'autre semaine, ayant accompli un tour de force que l'on supposait impossible. Je veux parler du prince Borghèse, dont la traversée de l'Asie et de l'Europe restera, dans l'histoire de l'automobile, comme une des performances les plus extraordinaires que l'on ait vues.

Je sais bien ce que vous allez me dire : le Prince n'a pas couvert les 16.000 kilomètres uniquement avec son moteur. C'est entendu, l'avance à l'allumage a souvent été remplacée par les avances aux chefs mogols qui lui ont fourni les indispensables coolies, grâce auxquels sa 24-chevaux a pu franchir les passages impraticables. Je le reconnais et je l'ai déjà dit ici même.

N'empêche que sa performance n'en reste pas moins un acte d'une sportivité héroïque. Or, sur tout son parcours, le prince Borghèse a reçu l'accueil le plus chaud de la part des autorités sportives de chaque pays.

Dans toutes les villes qu'il a traversées, en Russie, en Allemagne, en Belgique, les Automobile-Clubs lui ont préparé des réceptions qu'il a dû trouver lui-même un peu trop enthousiastes. A Moscou, à Saint-Pétersbourg, à Berlin, à Cologne, à Liège, ce sont les membres des Automobile-Club régionaux qui sont allés à sa rencontre, c'est eux qui l'ont reçu dans des banquets fastueux. Il n'y a qu'une ville qui ait fait exception. C'est celle d'où était partie l'idée même de l'épreuve, celle qui était choisie pour but suprême de ce raid formidable, c'est Paris ! L'Automobile-Club de France ne sait pas qu'il y a un homme qui est venu de Pékin à Paris en 60 jours avec sa voiture. A son entrée en France pas plus qu'à son arrivée à Paris, il n'y avait pas un membre de l'A. C. F. pour lui souhaiter la bienvenue. Et si un banquet lui a été offert dans l'Hôtel de la place de la Concorde, c'est dans un local spécial, par l'initiative privée d'amis et d'admirateurs et sans que l'A. C. F. y soit à aucun titre représenté.

Le prince Borghèse a dû se faire de curieuses réflexions sur l'hospitalité française.

F.-A. WHEEL.

L'automètre est un véhicule destiné à prouver, en marchant à côté des voitures 6 chevaux, qu'elles dépassent souvent la vitesse réglementaire.

CYCLISME

Le Circuit de l'Hérault pour cyclistes, couru sur 200 kilom., a été remporté par Charles, en 7 h. 30 m., devant Guillaume. 30 partants, 10 arrivés.

MAJOR TAYLOR S'EN VA !

Est-ce une décision inexorable ? Est-ce un serment de coureur ? L'avenir nous le dira. Toutefois, il serait très fâcheux que Major-Taylor se retirât de la piste, maintenant qu'il est arrivé à retrouver sa forme d'antan. Quel est ce retour de trois mois ? Pour qui connaît le travail, la peine, les privations qu'exige l'entraînement, on ne peut s'expliquer que le nègre se contente d'en recueillir la gloire de quelques victoires et de prendre sa retraite aussitôt après.

Il prétend qu'il veut retourner gérer ses propriétés et vivre l'existence d'un brave père de famille, en compagnie de sa femme et de sa petite fille. Je comprends que ce désir louable le tente beaucoup, mais qui me dira alors pourquoi il a fait le voyage ?

Est-ce simplement pour voir ce que disait la presse de ses premières performances ? Est-ce pour permettre à un de nos confrères d'assurer qu'il était complètement fini ? Est-ce pour que ce même confrère soit fort attristé de s'être trompé si grossièrement ? Aussi bien cela ne l'empêchait pas, après avoir prétendu que Major marchait comme un débutant, de dire, dans l'intention de faire un éloge, que Zélélé était le Major-Taylor du volant : mystère et suite dans les idées !

Enfin, tout cela ne nous dit pas pourquoi le Nègre songe à prendre sa retraite : maintenant qu'il marche comme jadis, il serait vraiment triste de le voir repartir et il est à souhaiter que le grand champion, après s'être fait prier juste assez, pour donner de la valeur à son changement de décision, se laisse fléchir et reste parmi le rang des étoiles du ciment.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 29 juillet au 17 août.

AUTOMOBILE

Mardi 7 Août.

Lisieux. — *La Coupe de la Presse* (392 kilom. 500) : 1. Renaux (Peugeot), en 4 h. 32 m. : 2. Vimont (Westinghouse), en 4 h. 36 m. ; 3. Zélélé (De Dion).

CYCLISME

Dimanche 28 Juillet.

Le Tour de France (11e étape) Bordeaux-Nantes (391 kilomètres) : 1. Petit-Breton, en 14 h. 33 m. 22 s. ; 2. Passerieu ; 3. Garrigou.

Mardi 30 Juillet.

Tour de France (12e étape) Nantes-Brest (321 kil.) : 1. Garrigou, en 12 h. 32 m. ; 2. Petit-Breton ; 3. E. Georget.

Jeudi 1er Août.

Tour de France (13e étape) Brest-Caen (415 kil. : 1. E. Georget, en 16 h. 13 m. 30 s. ; 2. Petit-Breton ; 3. Garrigou.

Dimanche 4 Août.

Tour de France (14e étape) Caen, Paris (250 kil.) : 1. G. Passerieu en 8 h. 44 m. 51 s. 2/5 ; 2. E. Georget ; 3. Petit-Breton.

Classement général : 1. Petit-Breton ; 2. Garrigou ; 3. E. Georget ; 4. Passerieu.

ATHLÉTISME

Dimanche 4 Août.

Le Tour de Paris (40 kilom.) 1. H. Siret, en 2 h. 32 m. 28 s. ; 2. L. Orphée, en 2 h. 45 m. ; 3. Eug. Neveu, en 2 h. 51 m.

Dimanche 11 Août.

Critérium international de 100 mètres : 1. Tartakover (Australien) ; 2. Otto Sheff (Autrichien) ; 3. Renou (Français).

Concours de plongeon : 1. Renou, 71 points ; 2. Vighetti, 64 points ; 3. Briard, 57 points 1/2.

Jeudi 15 Août.

Championnat du Monde de 500 mètres : 1. Billington (Anglais) ; 2. Bonnet (Fr.) ; 3. Estrade (Fr.), en 7 m. 23 s. 4/5.

HIPPISME

Lundi 5 Août.

Grand-Saint-Léger de France (3.000 m.) : 1. Montjoie, à M. Caillault (M. Henry) ; 2. Indépendant ; 3. Romal (7 partants).

Vendredi 9 août.

Deauville. — *Prix Hocquart* (3.000 m.) : 1. Punta Gorda, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. Luzerne ; 3. L'Inconnu (5 partants).

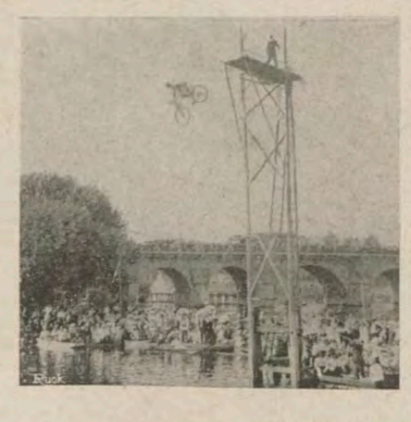
Dimanche 11 Août.

Prix de Longchamp (3.000 m.) : 1. Punta Gorda, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. Procole ; 3. Quérido (8 partants).

Jeudi 15 Août.

Prix Guillaume-le-Conquérant (2.000 m.) : Tagliamento, au Prince Murat (Milton Henry) ; 2. Claudia ; 3. Bengal (12 partants).

ATHLÉTISME



Vaissade, le nageur bien connu, faisant le saut de la mort. A bicyclette, il saute de 20 mètres de haut dans l'eau profonde d'un mètre cinquante seulement.

EN L'HONNEUR DU LAWN-TENNIS

M. P.-A. Vaile, qui écrit sur la pratique du lawn-tennis des pages définitives, estime que la presse n'accorde pas, en général, en ses colonnes, à cet important sport d'été la place qu'il mérite.

J'ai d'excellentes raisons de partager cette manière de voir, que l'on peut constater dans la presse française aussi bien que chez nos voisins. Chez ces derniers, la chose s'explique, du reste : les sportsmen anglais, la saison du football terminée, n'ont plus d'yeux que pour le cricket. Et la course à pied, le lawn-tennis, voire même le golf, ne sont pour eux que de petits exercices de rien du tout auprès de ce sport national.

Il n'en va pas de même chez nous, où le cricket ne réussit pas plus à s'acclimater que la vigne dans les environs du Pôle Nord, où le golf n'a pas encore beaucoup plus de succès. Notre sport d'été n'est pas la course à pied, qui ne saurait convenir à tout le monde : c'est bien le lawn-tennis que l'on pratique un peu partout.

Seulement, on le joue encore trop en famille. En province surtout, les clubs n'ont pas fait assez d'efforts pour l'élever à la hauteur d'un sport. Que les secrétaires ne craignent pas d'envoyer des compte-rendus détaillés de leurs réunions ; que la presse accorde plus d'importance aux résultats des grandes épreuves. Et nous nous apercevrons qu'aucun sport ne compte chez nous autant d'adeptes, et que nous n'attendons que de l'avoir remarqué pour y exceller.

Mais, la presse a le tort de se cantonner dans ce qu'elle estime, exclusivement sportif. Et c'est ainsi que le tennis se voit mesurer la place qu'elle accorde si libéralement aux chiens de police.

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME

Le paddock à Sandown Park. On se rendra compte d'après cette photographie de l'animation et de l'élégance de ce magnifique hippodrome.

VIVENT LES VACANCES !

Au moment où le soleil nous prodigue ses plus chauds rayons, au moment où chacun d'entre nous ne rêve que de vacances s'écoulant mollement dans des siestes continuelles, le fatal calendrier des courses, après nous avoir promenés pendant une dizaine de jours à travers toute la France et même la Belgique, vient de nous ramener au meeting normand.

Faire courir ces malheureux chevaux, en une belle saison, au moment le plus chaud de la journée, c'est véritablement de la cruauté. Mais encore, pour les chevaux, cela n'a pas grande importance : d'abord ils sont entraînés ; et puis ce ne sont pas les artifices de la toilette qui peuvent leur tenir chaud. Les seuls, qui soient à plaindre, ceux dont le sort est le plus digne de pitié, ce sont les chroniqueurs hippiques. En voilà qu'on fait réellement courir du matin au soir : dès la première heure, à l'exercice, appréciation des galops ; puis, à la suite d'une bonne séance de footing, bain de mer ; après le déjeuner, aux courses, appréciation des résultats : aussitôt après les courses, à la vente, appréciation des enchères ; enfin avant, pendant ou après le dîner, compte rendus, dépêches, etc. Ainsi que vous pouvez en juger, ce n'est pas là une vie de fainéant.

Je ne parle pas des photographes qui ont, en outre, la préoccupation de se demander de quelle façon ils pourront faire parvenir à Paris leurs clichés, tous incomparables !

Du reste, comme dans toute vie bien remplie, la multiciplicité des occupations s'apprécie facilement d'après la diversité des costumes que l'on est obligé d'endosser : le complet de bain de mer, le costume de bain, le veston, le smoking se succèdent pour aboutir quelquefois à la fâcheuse culotte, le soir où l'on s'est un peu attardé au casino.

Cela n'empêche pas, du reste, les amis que l'on rencontre sur le boulevard au lendemain d'un pareil régime de s'écrier : « Quelle mine superbe ! On voit bien que tu viens d'aller te reposer un mois au bord de la mer. » Comme quoi, en cela comme en tout, il n'y a que la foi qui sauve.

BOÏARD.

LA TENTATIVE DE WOLFF

Parti le 25 juillet à 10 heures de la pointe de South Foreland, Wolff semblait devoir aboutir dans sa tentative de la traversée de la Manche. Malheureusement vers 8 heures et demie du soir, une vieille blessure se rouvrit qui le força à abandonner. Il avait franchi 21 milles.

Les Eclipse Stakes (250.000 fr., 2.000 m.), ont été remportées par Lally, par Amphion et Mis Hoyden, à M. Purefoy (B. Dillos) par une courte tête, 7 partants.

UN SAUT TEMERAIRE

LA COMTESSE D'ORB SAUTANT UN FIACRE

Une jeune écuyère, la comtesse d'Orb, qui vient de se faire applaudir à Paris, a conquis dès ses débuts, par sa crânerie, les spectateurs de ses dangereux exercices. Après avoir franchi des barrières de 1 m. 50 et de 1 m. 80, elle saute par-dessus un fiacre. Ce saut difficile est très émouvant et on ne croirait jamais à le voir exécuter par la comtesse d'Orb que celle-ci ne monte guère à cheval que depuis six mois.

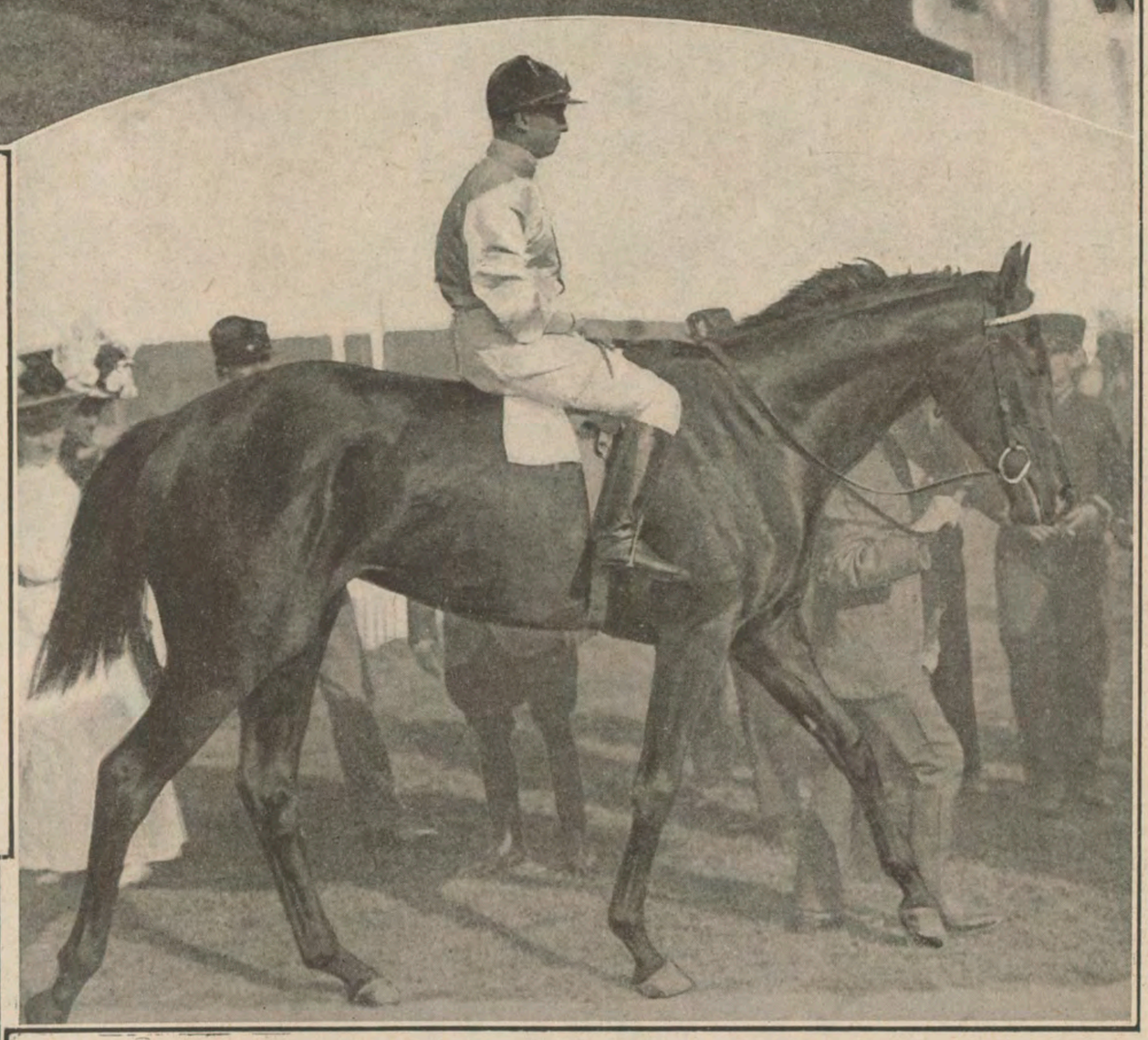
LA GRANDE SEMAINE DE DEAUVILLE

La clôture du meeting de Deauville — Les représentants de la génération de deux ans — Le Grand Prix de Deauville — La carrière longue et glorieuse de Punta Gorda — La faillite des trois ans —

L'arrivée du Prix des Roches-Noires.

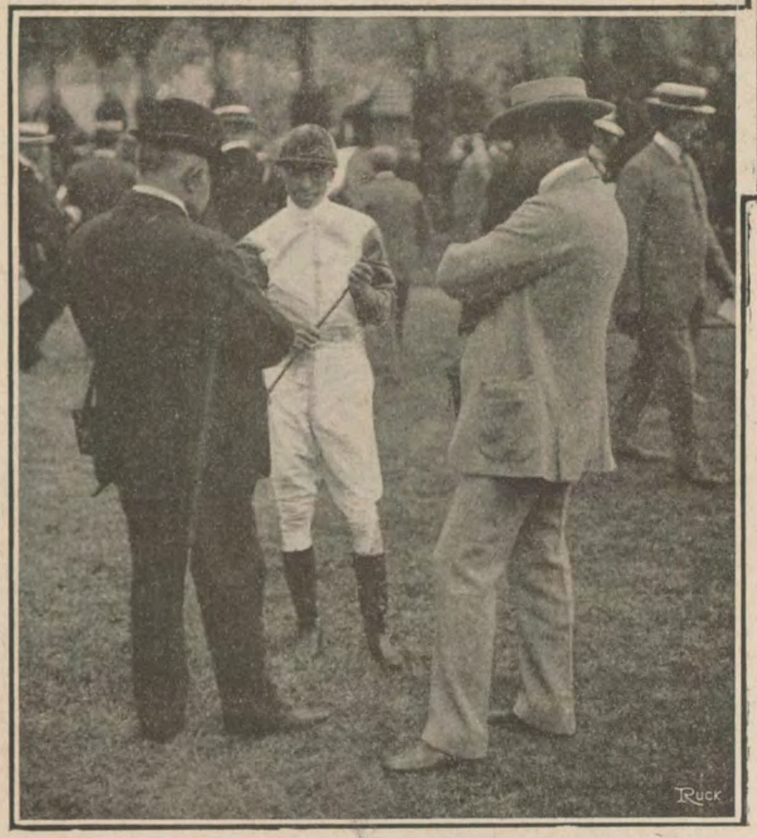
Dès le début, Halima était dans les premiers, puis se détachait à la distance pour gagner très facilement, malgré son poids, par une longueur et demie sur Diadoque-Foresight, troisième.

Le meeting de Deauville est terminé : le succès qui s'était affirmé dès les premières réunions n'a fait que grandir jusqu'à la fin. Les savantes combinaisons du programme ont su attirer des lots nombreux et bien composés. Aussi, pouvons-nous tirer des journées qui viennent de s'écouler, quelques déductions intéressantes. Peut-être, en ce qui concerne les deux ans, sont-elles bien fragiles et seront-elles bientôt infirmées par les résultats de la campagne d'automne ; mais on ne peut nier que, pour le moment, la suprématie ne semble acquise aux pouliches. A côté de Sauge Pourprée, trois autres femelles viennent prendre place : ce sont d'abord Valda et Sonnerie, qui, dans le Prix de Deux Ans, ont triomphé de Gourbi ; c'est ensuite Halima qui, dans le Prix des Roches



Halima.

Halima, par Doriclès et Hasseki, à M. J. Count (G. Stern) gagnante du Prix des Roches-Noires (1.000 mètres, 6.000 francs), le 15 août à Deauville.



Les ordres avant la course.

Le comte de Pourtalès et l'entraîneur Webb donnent leurs ordres au jockey Milton Henry.

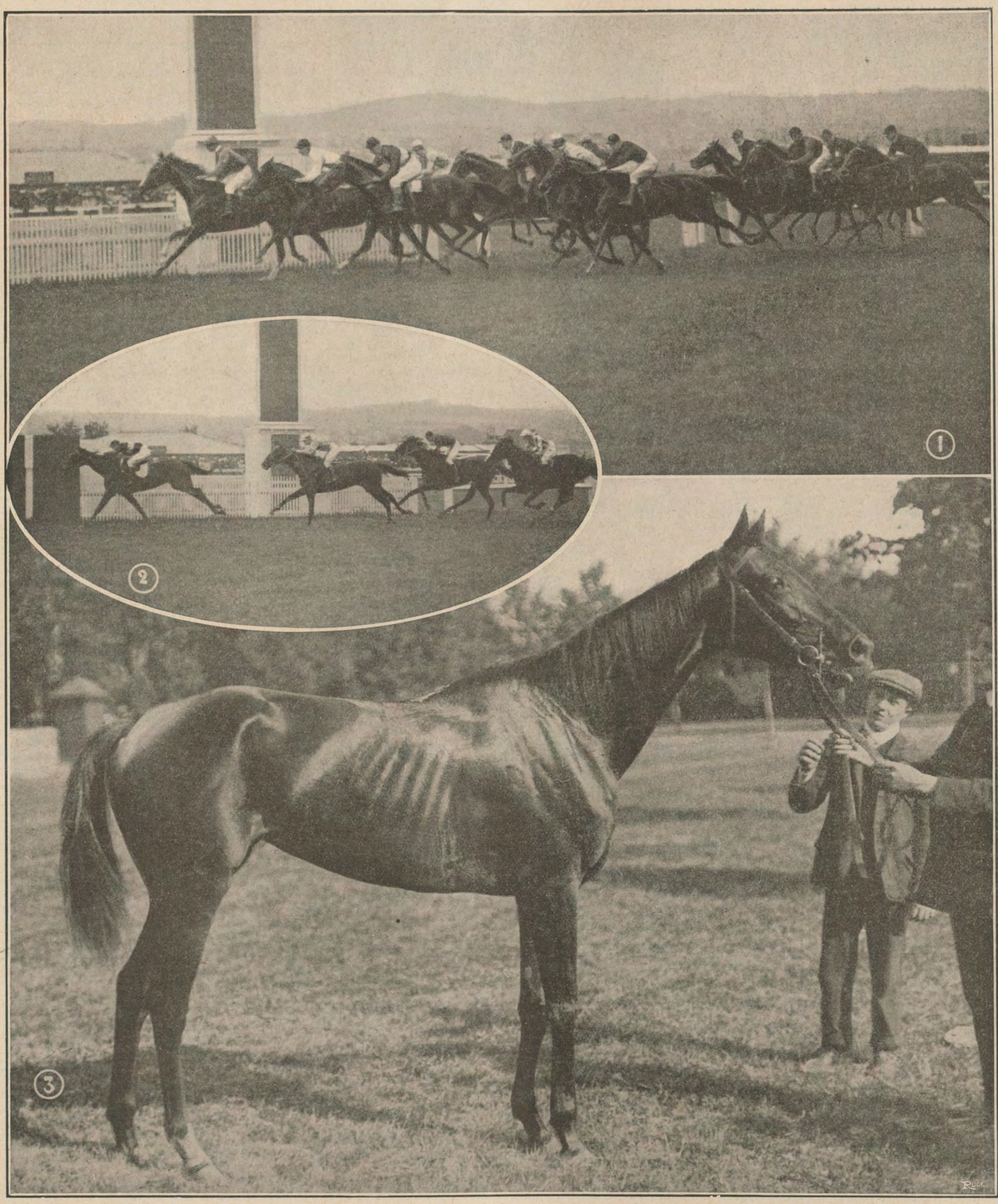
Noires, a dominé nettement ses adversaires malgré le poids qu'elle leur rendait. Peut-être n'est-ce là qu'une question de précocité et verrons-nous sous peu la revanche des mâles.

En ce qui concerne la génération de trois ans, la situation paraît plus nette. Passeur, à qui l'on avait accordé un crédit un peu exagéré, s'est comporté en imposteur dans le prix de l'Eden ; quant à Prince Consort, qu'on regardait comme son principal adversaire, il n'a pas figuré. Enfin le résultat du Grand-Prix nous a fourni, dimanche dernier, un criterium spécialement intéressant.

Cette épreuve a été le brillant couronnement de la saison Deauvillaise : grâce à l'augmentation de son allocation qui est fixée depuis cette année à 75.000 francs, grâce aussi à un système habile de surcharges et de décharges qui handicape raisonnablement les concurrents, elle a réuni un lot de quinze partants. Parmi eux se trouvaient Luzerne, la seconde du prix de Diane; Tagliamento, à l'apogée de sa condition; Biniou, l'un des favoris du Derby; Calomel, l'un des favoris du Grand-Prix ; Montjoie, le récent vainqueur du Saint-Léger. C'est assez prouver que chaque génération était représentée honorablement dans la mesure du possible. Si nous sommes obligés de dire « dans la mesure du possible », c'est qu'en effet, à la réflexion, on pouvait évoquer le souvenir d'absents de marque : Maintenon, claqué; Brisecœur, claqué; Glouglou II, évanoui; Sans Souci II et Mordant, dont les abstentions réitérées sont de bien sinistre augure.

Aussi, les sportsmen ont-ils éprouvé une véritable consolation en assistant et en applaudissant au triomphe de cette infatigable Punta Gorda. Certes, on peut dire de celle-ci qu'elle est d'une race solide, de celle dont on fait les bons chevaux. Un résumé de sa

LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE



UNE NOUVELLE VICTOIRE DE PUNTA GORDA

1. Un passage dans le Grand Prix de Deauville (2.600 m., 75.000 fr.). — 2. L'arrivée. Dans la ligne droite, L'Inconnu s'écartait de la corde, Punta Gorda en profitait pour passer et pour triompher par une longueur 1/2. Le Gargan 3e à une encolure derrière L'Inconnu. — 3. Punta Gorda, par Le Capricorne et Philaë, à M. J. Lieux (Charles Childs) a continué la série de ses succès à Deauville en remportant le Grand-Prix. En 1906, cette excellente tête de 5 ans avait fini seconde, à une tête de Maintenon, dans cette importante épreuve.

carrière, en racontera plus long que tous les qualificatifs admiratifs. Elle a couru une fois à 2 ans, non placée dans le prix Héro, gagné par Brillante devant Samarie et Mea Culpa, Luzerne quatrième ; puis quelques jours après, elle passe en vente à Saint-James avec les produits du haras de Lormoy et elle est achetée 900 francs. A l'âge de 3 ans, lors de sa quatrième sortie, elle remporte le prix de Montgeron, selling plate de 1.400 mètres ; elle est réclamée pour 8.107 francs par M. Lieux, pour lequel elle dispute dans l'année 23 courses, remportant 10 victoires. A l'âge de 4 ans, elle prend part à 23 courses, se plaçant 6 fois première et notamment 3 fois seconde derrière Maintenon. Enfin cette année, elle a paru 17 fois en public et gagné 6 prix. Aussi le Grand-Prix de Deauville a été la soixante-huitième course et la vingt-troisième victoire de sa carrière : le chiffre de ses gains s'élève actuellement à 357.013 francs. Quelles surprises nous aurait-elle réservées au cours de sa sixième année, si elle n'était déjà vendue comme poulinière pour la saison prochaine. Il est juste d'ajouter que, d'ici-là, elle peut encore cueillir quelques lauriers : elle sera probablement l'un des plus redoutables candidats du Prix du Conseil Municipal. Sa victoire a été des plus nettes dimanche dernier : après s'être trouvée enfermée dès l'entrée de la ligne droite, elle a pu profiter d'un jour à la corde et s'y est précipitée, dépassant les leaders dans des foulées magnifiques. Derrière elle, les représentants les plus qualifiés de la génération de trois ans, Biniou, Calomel et Montjoie ont modestement figuré ; seul l'Inconnu a fourni une course superbe. Certes, il est actuellement en pleine forme ; mais il faut admettre aussi qu'il a dû faire des progrès sensibles depuis ses courses du printemps. La performance de Tagliamento comporte quelques excuses ; il a eu un léger accident au départ : en se défendant devant les rubans de la starting, il s'est pris les jambes de derrière dans la barrière qui limite la piste et s'est légèrement blessé.

RENÉ RIONDET.

Tagliamento.

Au Prince Murat (Milton Henry) gagnant du Prix Guillaume-le-Conquérant, Deauville 15 août.

REVUE FINANCIÈRE

Pour tout ce qui concerne la partie financière : Renseignements sur Valeurs, Ordres de Bourse, Prêts sur Titres, Comptes de Chèques, Paiements de Coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

Banque Générale Française

Société anonyme au capital de 10 millions de francs.

Bureaux : 9, rue Pillet-Will, Paris (9e)

LES BONS PLACEMENTS DE PORTEFEILLE. — La nécessité d'avoir un portefeuille de valeurs sagement composé et de surveiller constamment sa composition, s'impose aux plus grandes comme aux modestes fortunes. Les très gros portefeuilles peuvent se permettre le luxe de revenus plus faibles lorsque ces revenus suffisent à leur propriétaire, mais plus le monde va, plus la vie sportive accumule les causes de dépenses et plus rares sont les capitalistes qui ne cherchent pas à augmenter leurs revenus.

Un bon portefeuille doit tendre sans cesse à l'augmentation du capital et du revenu. Telle est la loi générale. Sa qualité maîtresse doit être la sécurité et, avec cette sécurité, le plus haut revenu possible. Les deux conditions ne se contrarient pas : elle se marient heureusement par un choix judicieux de bonnes obligations et c'est dans cet ordre d'idées que nous pouvons rendre aux abonnés de la *Vie au Grand Air* les plus signalés services.

Quand on a mis le tiers ou le quart de ses fonds en valeurs de premier ordre rapportant environ 3 °/o dont les types sont la Rente Française et les obligations de Chemins de Fer, on a assuré la base d'un sage portefeuille, base toujours réalisable momentanément pour faire face à l'imprévu.

Le placement des deux autres tiers est plus difficile. Il y faut laisser une part aux actions, c'est-à-dire aux valeurs à fortes plus-values destinées à augmenter le plus rapidement possible le capital, mais la plus grande partie du portefeuille doit se composer d'obligations ne rapportant pas moins de 4 ½ °/o. La proportion des actions dépend du tempérament de chacun ; sous ce rapport, nous ne pouvons pas donner d'indications générales et nous préférons que nos lecteurs nous consultent par lettre, mais toujours la somme placée en obligations, rapportant au moins 4 ½ °/o, sera la plus forte partie du portefeuille. C'est la seule façon d'obtenir un rendement moyen, suffisant et sûr

Mais, dira-t-on, de bonnes obligations rapportant 4 ½ °/o ne sont pas faciles à trouver ?

Sans doute elles ne remplissent pas la cote du marché de Paris où a régné si longtemps la théorie fallacieuse de l'abaissement continu du taux de revenu, inventée par les grands économistes, et où figurent encore des obligations 2 ½ °/o. Mais, si l'on sait chercher on en trouve d'excellentes rapportant plus que 4 ½ °/o et nous vous en indiquerons.

Rappelez-vous, en principe, que le cours des obligations ne s'élève pas en raison directe de leur sécurité, mais en raison directe de leur classement, c'est-à-dire de leur ancienneté. Une vieille obligation qui arrive à ne rapporter que 4 °/o, et même moins, peut être très inférieure à une obligation plus jeune qui rapporte 5 °/o. C'est l'évidence même si l'on réfléchit que la vieille obligation a parfois rapporté 5 °/o à l'émission et que ses qualités intrinsèques pouvaient être meilleures à cette époque qu'aujourd'hui où elle ne rapporte que 4.

LES OBLIGATIONS 5 °/o DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRAMWAYS ET DE CHEMINS DE FER VICINAUX EN ESPAGNE. — L'émission de ces obligations par la Banque Générale Française du 3 au 14 août était une tentative contraire aux habitudes du monde financier. On ne présente généralement pas des titres à sa clientèle en pleine période de villégiature et de vacances. Nous avons voulu prouver qu'en offrant aux capitalistes un bon titre rapportant plus de 5 °/o on est toujours écouté quelle que soit l'époque

Notre expérience a pleinement réussi et n'a surpris que les observateurs superficiels. Nous étions d'avance convaincus du résultat et nous remercions ici les lecteurs de la *Vie au Grand Air* dont l'attention a été attirée sur cette émission par nos dernières causeries et qui nous ont demandé la notice publiée sur cette affaire avec les documents à l'appui. Ils ont souscrit et ils ont eu raison, car nous ne connaissons pas de titre aussi sûr rapportant un aussi gros intérêt.

Les valeurs de transport en Espagne sont en général destinées à un bel avenir, puisque l'Espagne est entrée dans une ère très marquée de progrès économique. Ses richesses minières, les plus grandes sûrement de l'Europe et peut être du monde, réclament impérieusement un réseau de communications plus serré. Mais, quand une entreprise de tramways est constituée autour de deux ports comme Vigo et La Corogne, on peut dire à coup sûr qu'elle est destinée à la plus rapide prospérité.

Les souscripteurs de l'obligation *5 °/o de la Compagnie Générale de Tramways et de Chemins de fer Vicinaux en Espagne* l'ont compris : ils ont en portefeuille une excellente obligation rapportant 5 1 4 °/o sur son prix d'achat, avec une prime au remboursement de 25 fr. Cette prime constitue une marge de hausse qui sera gravie par les cours avec le temps. Nous conseillons à ceux de nos lecteurs qui n'ont pas fait l'étude de cette affaire, de nous en demander les documents, quand cela ne serait que pour apprendre à ne pas manquer dans l'avenir une semblable occasion.

INFORMATIONS

Les actions des *Mines métalliques d'Estradamure* ont reçu en mai dernier un dividende net de fr. 15 50, afférent à l'exercice 1905-1906. La Société est en bonne situation et nous avons toujours confiance dans cette entreprise.

Nous engageons beaucoup nos abonnés à recevoir le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers* (9, rue Pillet-Will) organe de la Banque générale française, et complément naturel de la partie financière de la *Vie au Grand Air*.

Les *Bons métalliques 5 0/0* rapportant 15 fr. sont cotés en Banque, à Paris, 282 fr.

Les *Actions de priorité des Tramways et Chemins de fer Vicinaux en Espagne* sont cotées en Banque, à Paris, 501 fr.

BANQUE GÉNÉRALE FRANCAISE

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Voyages d'Excursions.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest fait délivrer pendant la saison d'été par ses gares et bureaux de ville de Paris, des billets à prix très réduits permettant aux touristes de visiter la Normandie et la Bretagne savoir :

1° *Excursion au Mont Saint-Michel* par Pontorson avec passage facultatif au retour par Granville. — Billets d'aller et retour valables 7 jours : 1re classe, 47 fr. 70 ; 2e classe, 35 fr. 75 ; 3e classe, 26 fr. 10.

2° *Excursion de Paris au Havre* avec trajet en bateau dans un seul sens entre Rouen et Le Havre. — Billets d'aller et retour valables 5 jours : 1re classe, 32 fr. ; 2e classe, 23 fr. ; 3e classe, 16 fr. 50.

3° *Voyage circulaire en Bretagne.* — Billets délivrés toute l'année, valables 30 jours, permettant de faire le tour de la presqu'île bretonne : 1re classe, 65 francs ; 2e classe, 50 francs.

Itinéraire : Rennes, Saint-Malo-Saint Servan, Dinan, Dinard-Saint-Enogat, Saint-Brieuc, Guincamp, Lannion, Morlaix, Roscoff, Brest, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Concarneau, Lorient, Auray, Quiberon, Vannes, Savenay, Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon, Rennes.

Réduction de 40 0/0 sur le tarif ordinaire accordée aux voyageurs partant de Paris pour rejoindre l'itinéraire ou en revenir.

Voyages à prix réduits.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest qui dessert les stations balnéaires et thermales de la Normandie et de la Bretagne fait délivrer jusqu'au 31 octobre, par ses gares et bureaux de ville de Paris, les billets ci-après qui comportent jusqu'à 50 0/0 de réduction sur les prix du tarif ordinaire :

1° *Bains de mer et eaux thermales.* — Billets valables suivant la distance 3, 4, 10 ou 33 jours ; ces derniers donnent le droit de s'arrêter pendant 48 heures à l'aller et au retour à une gare au choix de l'itinéraire suivi et peuvent être prolongés d'une ou de deux périodes de 30 jours, moyennant supplément de 10 0/0 pour chaque période.

2° *Excursions sur les côtes de Normandie en Bretagne et à l'Ile de Jersey.* — Billets circulaires valables un mois (non compris le jour du départ) et pouvant être prolongés d'un nouveau mois moyennant supplément de 10 0/0.

Dix itinéraires différents dont les prix varient entre 50 et 115 francs en 1re classe, et 40 et 100 francs, en 2e classe, permettent de visiter les points les plus intéressants de la Normandie, de la Bretagne et l'Ile de Jersey.

Pour plus de renseignements consulter le livret Guide-Illustré du réseau de l'Ouest, vendu 0 fr. 50, dans les bibliothèques des gares de la Compagnie.